

船舶事故調査報告書

平成30年3月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年11月13日 03時05分ごろ
発生場所	鹿児島県喜界町上嘉鉄港 上嘉鉄四等三角点から真方位219°560m付近 (概位 北緯28°16.5′ 東経129°56.9′)
事故の概要	漁船十八国丸は、航行中、干出浜に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年11月15日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 十八国丸、4.8トン
船舶番号、船舶所有者等	KG3-35169（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に破損、キール及び左舷船底外板に破口、推進器翼に 曲損、主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約3.4m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、喜界町喜界島南方沖の漁場に向けて上嘉鉄港を出港し、約4.2～4.5ノットの対地速力で操舵及び機関の遠隔操縦装置を使用して上嘉鉄港南方沖を南進した。</p> <p>船長は、上嘉鉄港の岸壁にある街灯を船尾方に見て船首が南方に向いていることを確認し、遠隔操縦装置の操舵ダイヤルを舵中央とし、前部甲板から操舵室に移動した。</p> <p>船長は、操舵室の天井下にある自動操舵装置の操舵モードの設定を遠隔から自動Bに切り替え、操舵室下部の右舷側にある主機計器盤の前で潤滑油圧力、冷却水温計等が正常値であるか主機の点検作業を行った後、操舵室を出た時、衝撃音を聞いた。</p> <p>船長は、主機のクラッチを中立とし、周囲を見て乗り揚げたことを知り、救助を依頼するよう家族に携帯電話で連絡した後、上嘉鉄港出入口付近西側にある防波堤（以下「本件防波堤」という。）南方沖の干出浜（さんご礁）にいたことが分かった。</p> <p>本船は、両舷側及び船尾側に浮き約5個が取り付けられ、引船によって引き出され、上嘉鉄港にえい航されて陸揚げされた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.3mであった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、ふだん上嘉鉄港に向けて帰航中、同港南方沖で操舵モードの設定を自動Bから遠隔に切り替えた際、次の出航に備えて針路設定</p>

	<p>ダイヤルを南に設定していた。</p> <p>船長は、本事故当時、前回の帰航時に船首を南方に向ける設定にしていると思い、針路設定ダイヤルの確認を行っておらず、本事故後、針路設定ダイヤルが北北西であったことに気付いた。</p> <p>船長は、操舵モードの設定を遠隔から自動Bに切り替えた後、船首が南方から回頭して北北西方に向けて航行していることに気付かなかった。</p> <p>本船に搭載された自動操舵装置の取扱説明書によれば、操舵モードの自動Bは、針路設定ダイヤルで定めた方位に自動的に向けて保ち続けるモードである。</p>
分析	<p>本船は、上嘉鉄港南方沖を南進中、船長が、操舵モードの設定を自動Bに切り替えた後、主機計器盤の前で点検作業をしていて見張りを行っていなかったことから、前回の帰航時に設定されていた方位に従って回頭して北北西方に向けて航行していることに気付かず、本件防波堤南方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、上嘉鉄港南方沖を南進中、船長が、操舵モードの設定を自動Bに切り替えた後、主機計器盤の前で点検作業をしていて見張りを行っていなかったため、前回の帰航時に設定されていた方位に従って回頭して北北西方に向けて航行していることに気付かず、本件防波堤南方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動操舵に切り替える場合、設定針路を確認し、自動操舵の作動状況を確認すること。 ・ 航行中は、他のことに没頭することなく、常時適切な見張りを行うこと。