

船舶事故調査報告書

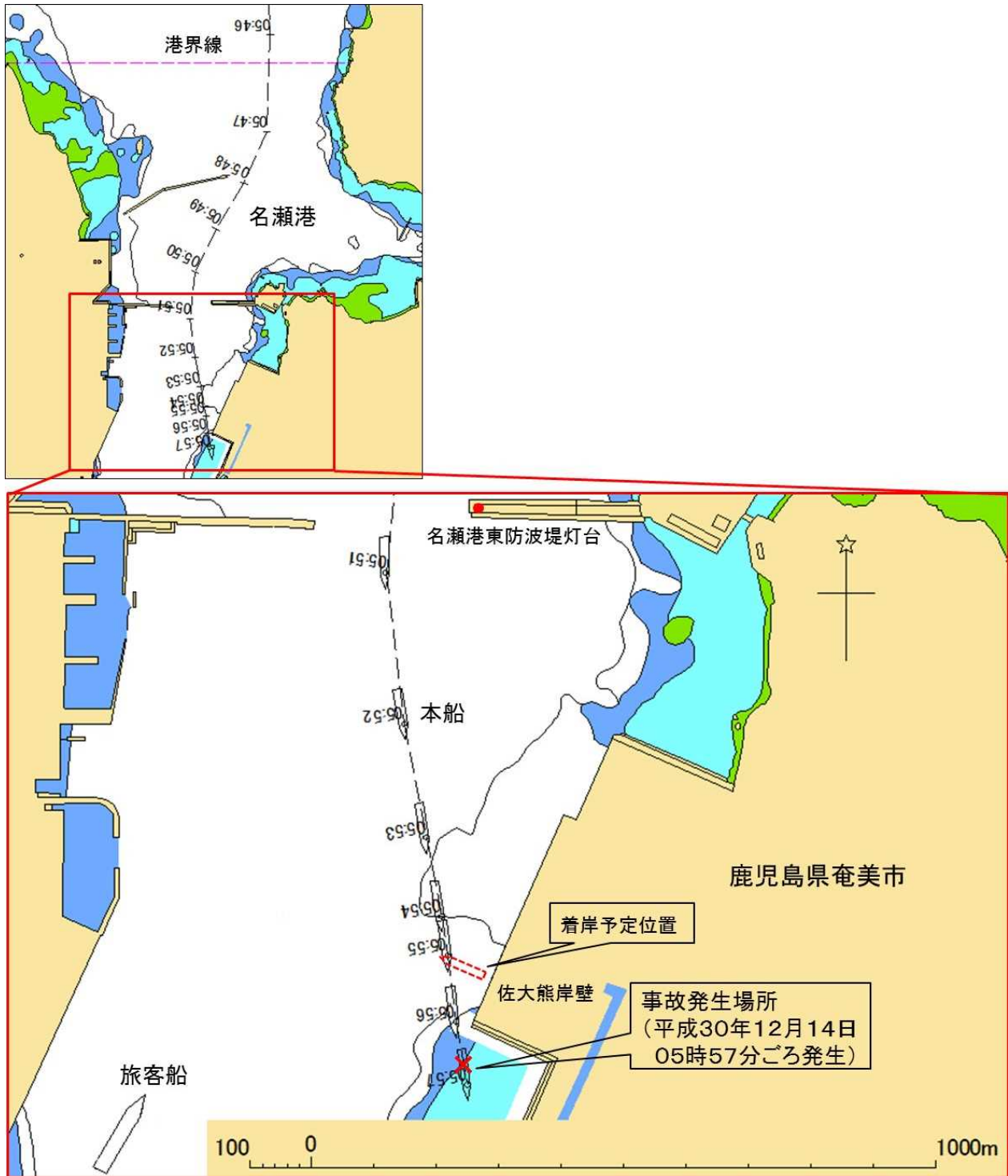
令和元年8月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年12月14日 05時57分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市名瀬港 名瀬港東防波堤灯台から真方位180°880m付近 （概位 北緯28°23.5′ 東経129°30.2′）
事故の概要	貨物フェリーみさきは、南進中、浅所に乗り揚げた。 みさきは、船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物フェリー みさき、999トン 133572、共同組海運株式会社 89.52m×13.50m×8.08m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成5年11月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月26日 免状交付年月日 平成28年3月7日 免状有効期間満了日 令和3年3月25日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：うねり 波高約1m、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：07時06分ごろ 常用薄明開始時刻：06時40分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、旅客1人を乗せ、雑貨約250t及び車両8台を積載して平成30年12月13日17時40分ごろ名瀬港の佐大熊岸壁 <small>さだいくま</small> に向けて鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山 <small>たにやま</small> 一区を出港した。 本船は、名瀬港北方沖を約16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進し、14日05時30分ごろ名瀬港入港に際し、船長が、昇橋して自ら操船指揮に当たり、05時47分ごろ名瀬港の港

	<p>界付近において、船内マイクで入港配置を指示した。</p> <p>本船は、徐々に減速しながら南進した後、主機を後進として更に減速し、05時54分ごろ約3knの速力となったところで、佐大熊岸壁北北西方沖200m付近において、船長が、投錨しながら右回頭した後に後進で同岸壁に船尾着けしようと、船内マイクで投錨を指示し、ウイングに出て目視で状況を確認しようとしたところ、揚錨機を操作する甲板員Aが船首部配置についていないことに気付いた。</p> <p>船長は、船内マイクで甲板員Aを呼び出し、甲板員Aが船首部配置についているのを目視で確認した。</p> <p>本船は、船長が、慌てて着岸作業を行おうとしたが、佐大熊岸壁が左舷前方に近く、北西風を受けていたので圧流されて同岸壁に衝突するおそれがあったので後進することができず、主機を微速力前進とし、右回頭で一周して着岸作業をやり直そうとしたものの、佐大熊岸壁対岸の岸壁から出港した旅客船の航海灯を認め、右回頭すると同船と衝突するおそれを感じた。</p> <p>本船は、後進又は右回頭することができずに直進し、05時57分ごろ佐大熊岸壁南方沖100m付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、バラスト水を排出して07時05分ごろ自力離礁し、07時15分ごろ佐大熊岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約3.0m、船尾約5.2mであった。</p> <p>海図W1202(名瀬港)によれば、本事故発生場所の浅所は、水深が約2m、底質はさんごである。</p> <p>本船は、入出港の際、ランプウェイが船尾にあるので、ランプウェイ及び係船機の操作を行う4人を船尾部に、揚錨機の操作を行う1人を船首部にそれぞれ配置していた。</p> <p>船長は、入出港時、船尾部には船内マイクにより配置の確認及び指示を行っており、船首部は配置が1人なので、船橋からウイングに出て目視で配置の確認等を行っていたが、本事故当時、配置の確認等を失念していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、名瀬港において、佐大熊岸壁に船尾着け着岸する際、船長が、揚錨機を操作する甲板員Aが船首部に配置されていないことに気付く、投錨する時機を失って慌てていたことから、着岸作業をやり直す位置に戻すことができないまま直進し、同岸壁南方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、名瀬港において、佐大熊岸壁に船尾着け着岸する際、船長が、揚錨機を操作する甲板員Aが船首部に配置されていないことに気付き、投錨する時機を失って慌てていたため、着岸作業をやり直す位置に戻すことができないまま直進し、同岸壁南方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、あらゆる状況に対応できるように余裕を持って乗組員への指示及び操船等を行うこと。 ・ 船長は、入出港配置の際、乗組員が各配置についてを確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
05:47:16	28-24-32.8	129-30-24.3	191.8	193	16.4
05:48:06	28-24-22.4	129-30-19.0	212.1	212	11.7
05:49:06	28-24-13.1	129-30-12.5	214.2	215	10.3
05:50:06	28-24-04.3	129-30-07.7	197.2	198	9.5
05:51:06	28-23-54.7	129-30-06.7	178.3	179	9.3
05:52:06	28-23-46.9	129-30-07.7	168.9	170	6.7
05:53:06	28-23-41.0	129-30-09.1	169.1	170	5.0
05:54:06	28-23-36.9	129-30-10.0	169.3	171	3.0
05:55:06	28-23-34.9	129-30-10.3	171.2	172	2.1
05:56:07	28-23-31.4	129-30-10.8	173.3	173	4.5
05:57:07	28-23-28.1	129-30-11.5	163.0	172	0.1

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は、真方位である。

写真 1 本船

