

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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	令和5年3月1日 09時15分ごろ
発生場所	鹿児島県瀬戸内町生間北方沖 待網埼灯台から真方位243° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯28°06.5′ 東経129°19.2′）
事故の概要	旅客船 源丸は、南南東進中、干出岩に乗り揚げた。 源丸は、船尾部船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年4月10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	旅客船 源丸、9.1トン 295-33175鹿児島、個人所有 11.92m（Lr）×3.30m×1.58m、FRP ディーゼル機関、77.23kW、平成3年12月
乗組員等に関する情報	船長 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年9月27日 免許証交付日 令和2年11月11日 （令和8年4月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 119cm （古仁屋）、潮流 北西流約0.9ノット（kn）（大島海峡）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅客5人を乗せ、令和5年3月1日09時00分ごろ生間の船溜まりに向けて瀬戸内町古仁屋港を出港した。 船長は、操舵室の操舵輪前にある操縦席に座り、前方を見ながら手動操舵で操船を行い、本船を約8～9knの速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進させた。 船長は、古仁屋港から生間までの距離が短いので、目視により航行していた。

	船長は、０９時１３分ごろ瀬戸内町赤鼻を右舷に見て通過した後、左舷船首方に生間から北進する１隻のダイビング船を認めた。 船長は、ダイビング船を見掛けるのが珍しいこともあり、同船に意識を向けて左舷正横約３００ｍで通過し、‘生間北方の東方へ伸びた岬の先端にある一本松が生えた小島’（以下「一本松の小島」という。）付近にふだん見えていた岩が見えないと思いながら、減速して南南東進中、０９時１５分ごろ、船底に衝撃を感じ、本船が一本松の小島北東方付近の岩場（以下「本件干出岩*1」という。）に乗り揚げたことに気付いた。 船長は、直ちに主機を停止し、船内に浸水がないことを確認した後、主機を後進としたものの離礁できず、自力航行ができないと判断し、同業者の旅客船（以下「救助船」という。）の船長に本船の救助を依頼した。 船長は、本船内に定員１４名分の救命胴衣を格納していたが、すぐに救助船が到着するので問題ないと思い、旅客５人に救命胴衣を着用させることなく旅客５人を救助船に移乗させ、本船を残して先に旅客５人が生間まで搬送され、救助船が戻ってくるまで待機した。 近隣の住民は、本事故に気付いて警察署に通報し、同署から海上保安庁に通報が行われた。 本船は、高潮時に救助船により引き出されて離礁した後、同船及び来援した海上保安庁の巡視艇と共に自力で航行して古仁屋港に帰港した。 （付図１ 事故発生経過概略図、写真１ 本船 参照）
その他の事項	本船の喫水は、船首が約０．３６ｍ及び船尾が約１．５６ｍであった。 船長は、ふだん、一本松の小島付近の干出岩のうち、３つの隆起した岩を視認していたものの、その３つの岩より沖に離れた場所にも水面下に干出岩が多数存在することを知らなかった。 船長は、本船に海図を備えておらず、これまでに航路の情報を海図で確認することがなかったので、干出岩の正確な位置を把握していなかった。 船長は、事前に海図を確認していれば、航行する海域に存在する浅瀬等の状況を知ることができていたと本事故後に思った。（図１参照）

*1 「干出岩」とは、満潮時には水没し、干潮時に頂部が水面上に露出する岩礁であり、潮の干潮によって見え隠れするものをいう。

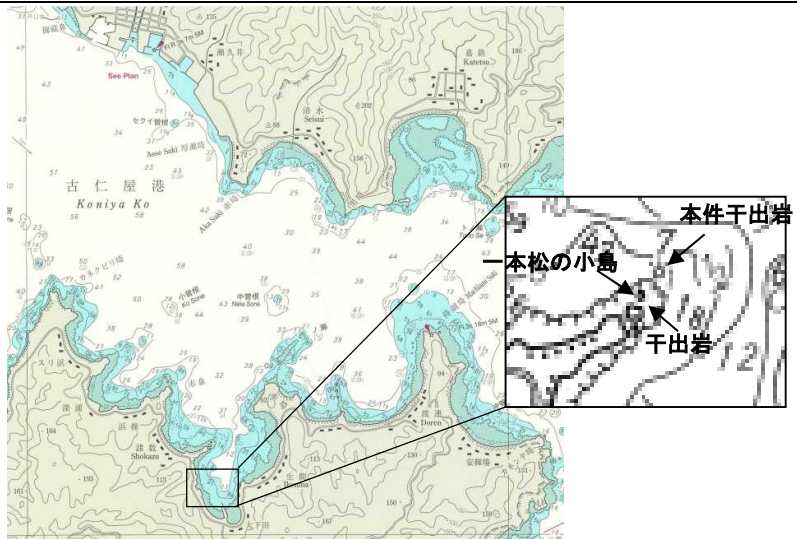


図1 海図（W230 奄美大島海峡）

船長は、本事故当時、ダイビング船に意識を向けて航行していたので、通常より一本松の小島寄りを航行していることに気付かなかったと本事故後に思った。

本船は、レーダーを備えておらず、GPSプロッターを搭載していたが、本事故当時、電線が短絡して故障していたので、使用していなかった。また、船長によれば、故障前に使用していた際、同プロッターには海岸線は表示されており、大きく拡大すれば干出岩の表示は可能であった。

後継機においても、干出岩が表示される。（図2参照）



図2 後継機の干出岩の表示

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

あり
なし
なし

本船は、生間北方沖を南南東進中、上げ潮の中央期で干出岩が水面下に没している状況下、船長が、一本松の小島付近の視認していた岩より沖の水面下に干出岩が多数存在することを知らず、左舷船首方の北進するダイビング船に意識を向けて通常より一本松の小島寄りを航行したことから、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、本船に海図を備えておらず、これまでに航路の情報を海図で確認することがなかったことから、干出岩の正確な位置を把握しておらず、一本松の小島付近の視認していた岩より沖の水面下に干出岩

	が多数存在することを知らなかったものと考えられる。 本船は、GPSプロッターを搭載していたものの、本事故当時、電線が短絡して故障していたことから、船長は、GPSプロッターを使用していなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が生間北方沖を南南東進中、上げ潮の中央期で干出岩が水面下に没している状況下、船長が、一本松の小島付近の視認していた岩より沖の水面下に干出岩が多数存在することを知らず、左舷船首方の北進するダイビング船に意識を向けて通常より一本松の小島寄りを航行したため、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 旅客船の船長は、本船に海図を備えておき、出港前に海図及び最新の水路通報により航行する航路付近の水路調査を十分行い、岬付近の干出岩等の延伸状況を把握することにより、運航海域の特性等の運航に必要な情報を収集し、安全運航に務めること。 ・ 船長は、航行中、周囲の航行船に意識を向け過ぎることなく、操船に集中して干出岩等の浅所から十分距離を離して操船すること。 ・ 船長は、GPSプロッターが故障した場合、業者による修理を行い、船位確認など水上岩等の距離を見て航海の参考として使用し、有効に活用すること。 ・ 旅客船の船長は、速やかに自ら海上保安庁に事故の発生を通報すること。また、常時、旅客の救命胴衣の着用状況を再確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

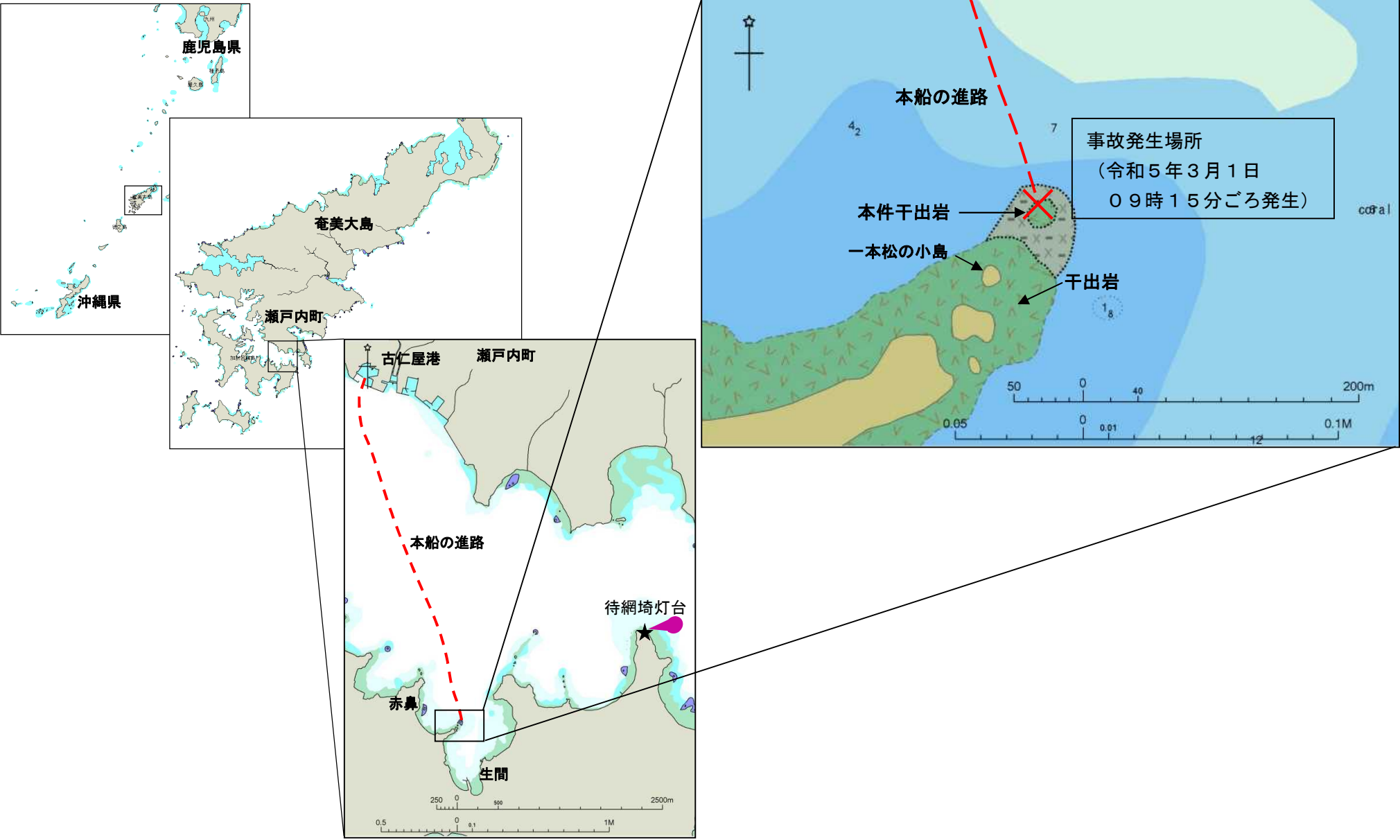


写真1 本船

