

船舶事故調査報告書

令和5年6月7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	令和4年4月16日 04時30分ごろ
発生場所	鹿児島県 ^{はみ} 波見港 志布志 ^{しふし} 国家石油備蓄基地南防波堤灯台から真方位276°160m 付近 (概位 北緯31°21.7′ 東経131°01.3′)
事故の概要	漁船第八十八 ^{ほっすい} 豊栄丸は、入航中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年5月13日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第八十八豊栄丸、9.1トン
船舶番号、船舶所有者等	OT2-2588（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・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	シューピースに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約170cm（鹿児島 県志布志湾）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、志布志湾沖の漁場に向けて航行中、突然、舵の効きが悪くなったので、船長が、修理を行う目的で、同湾西岸の波見港に向かうこととし、針路を変更して志布志湾を西進した。</p> <p>船長は、船舶整備業者から波見港^{かしわぼる}柏原船だまり（以下「柏原船だまり」という。）へは南側水路の水深が浅くなっているの、北側水路から入航するように連絡を受けたものの、柏原船だまりに入航することが初めてだったので、北側水路のことが分からなかった。その後、船長は、GPSプロッターで海域の広さ及び水深約5mの表示を見て南側水路から入航できると思った。</p> <p>本船は、約4～5ノットの対地速力で石油備蓄基地南方沖を西進した後、柏原船だまりに向けて右転して北進中、柏原船だまり東方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船の離礁を試みたが、離礁できなかったため、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、来援した石油備蓄基地の作業船に引き出されて離礁し、船長が操船して柏原船だまりに入航した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.9mであった。</p> <p>船長は、柏原船だまりへと続く南側水路の水深が浅くなっているこ</p>

	<p>とを本事故後に知った。</p> <p>海図W1271（波見港 平成13年6月14日刊行）によれば、本件浅所は、柏原船だまりとその東方に建造された石油備蓄基地とに挟まれた海域で、南西方に肝属川河口があり、本件浅所の水深は約5mであるが、河口付近の水深は変化しやすい旨の注意事項が記載されている。</p> <p>柏原船だまりは、主に地元の漁業協同組合（以下「地元漁協」という。）所属の小型漁船に使用されており、同漁船は石油備蓄基地北方沖を通る北側水路から出入航していた。</p> <p>地元漁協は、波見港の港湾管理者である鹿児島県に柏原船だまり付近の水深減少に関する情報を伝えていた。</p> <p>港湾管理者は、波見港維持管理計画を策定し、全ての浚渫が困難だったので、地元漁協と協議の上、定期的に北側水路のみ維持を図る浚渫工事を行っていた。</p> <p>港湾管理者によれば、本件浅所は、長期にわたる肝属川からの流入土砂で水深が浅くなっており、実際的水深が海図図載の水深より減少していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、柏原船だまりに入航中、船長が、船舶整備業者から柏原船だまりへは南側水路の水深が浅く、北側水路から入航するように連絡を受けたものの、GPSプロッターで確認した海域の広さ及び水深表示を見て南側水路から入航できると思い、同水路を航行したことから、同水路の水深が浅くなっていることを知らず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件浅所は、肝属川河口の北東方であり、長期にわたる肝属川からの流入土砂により水深が浅くなり、実際的水深が海図図載の水深より減少していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が柏原船だまりに入航中、船長が、船舶整備業者から柏原船だまりへは南側水路の水深が浅く、北側水路から入航するように連絡を受けたものの、GPSプロッターで確認した海域の広さ及び水深表示を見て南側水路から入航できると思い、同水路を航行したため、同水路の水深が浅くなっていることを知らず、本件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>港湾管理者は、本事故の発生を受け、南側水路の安全を確保するため、埋塞対策、浚渫対応及び水深調査について検討を行っている。</p> <p>海上保安庁は、本事故の発生を受け、十管区水路通報（第16号）及び海上保安庁沿岸域情報提供システム（MICS）で「水深減少（波見港）」の海上安全情報を船舶等に提供した。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、上記のほか、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、やむを得ず、精通していない水域を航行することとなっ

た場合、GPSプロッターで確認した海域の広さや水深表示を見て航行できると思わず、入航方法の連絡を受けたとおり航行すること。

- ・ 船長は、河口付近を航行する際、河川からの流入土砂で水深が浅くなり、浅所が存在する可能性があることに留意すること。
- ・ 港湾管理者は、水深の変化に関する情報を得た場合、速やかに関係先に情報を提供すること。