

船舶事故調査報告書

令和5年10月25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5年3月26日 00時25分ごろ
発生場所	鹿児島県瀬戸内町阿丹花崎東方沖 オネン崎灯台から真方位140° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯28° 11.0′ 東経129° 16.0′）
事故の概要	漁船第二十脇田丸は、北北西進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年4月7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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第二十脇田丸、8.99トン
船舶番号、船舶所有者等	KG2-1856（漁船登録番号）、株式会社脇田総合
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	船尾部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北西、風力 2、視界 不良、視程 約10m 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約119cm（古仁屋）、潮流 南東流約0.6ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、船長が操舵室で操船した後、操縦位置を同室後部にある遠隔リモコンに切り替え、甲板員2人が同室下の居室で待機し、瀬戸内町加計呂麻島西方沖の漁場に向け、阿丹花崎南東方沖約1Mを自動操舵により約9knの対地速力で北西進中、雨が降り出して視界が悪くなり、周囲がほぼ見えない状況になった。</p> <p>船長は、操舵室後部の下部に設置している0.75Mレンジとしたレーダー画面の陸岸の映像が雨による反射波と重なって識別が困難となったので、レーダーの雨雪反射抑制機能（以下「FTC機能」という。）を調整していたところ、衝撃を感じ、本船が浅瀬に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>本船は、主機を後進としたものの離礁できず、船長が、海上保安庁に通報し、また、船舶所有者に本事故発生を知らせ、満潮時を待って船舶所有者が手配した小型船舶により浅瀬から引き出され、自力航行により瀬戸内町古仁屋港に帰港した。</p> <p>船長は、視界が悪くなるまではGPSプロッターの画面で船位及び針路を確認していたが、慣れた海域でふだんどおり陸岸に近い針路で航行し、FTC機能の調整に集中して調整するのに大雨で時間が掛かり、同プロッターの画面から目を離していたので、潮流により本船が</p>

	<p>右方に圧流され、北北西進して浅瀬に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約0.6mであった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、雨で視程が約10mとなった状況下、北西進中、船長が、慣れた海域をふだんどおり陸岸に近い針路として航行していた際、レーダー画面の陸岸の映像で陸岸が雨による反射波と重なって識別が困難となり、レーダーのFTC機能の調整に意識を集中して航行を続けたことから、潮流により右方に圧流されて浅瀬に接近していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、雨で視程が約10mとなった状況下、北西進中、船長が、慣れた海域をふだんどおり陸岸に近い針路として航行していた際、レーダー画面の陸岸の映像で陸岸が雨による反射波と重なって識別が困難となり、レーダーのFTC機能の調整に意識を集中して航行を続けたため、潮流により右方に圧流されて浅瀬に接近していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、雨で視界が悪い場合でも、レーダーの調整等の作業に集中し過ぎることなく、GPSプロッターで針路及び船位を適切に確認すること。</li> <li>・ 船長は、視界が悪い場合、レーダーのFTC機能の調整は船を停めて行うことが望ましい。</li> <li>・ 船長は、慣れた海域であっても、視界が悪い時には、可能な限り陸岸から離して航行すること。</li> </ul>