

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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5月16日 13時55分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市野間岬南南東方沖 薩摩野間岬灯台から真方位165°4.6海里付近 (概位 北緯31°20.5′ 東経130°08.0′)
事故の概要	石材運搬船第八天神丸は、北北西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年1月30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	石材運搬船 第八天神丸、489トン
船舶番号、船舶所有者等	134173、田村石材株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.7m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか4人が乗り組み、空船で、鹿児島県西之表市馬毛島の錨泊地を出航し、長崎県五島列島に向かった。</p> <p>本船は、航海士が12時20分ごろ単独の船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッター等を作動させて自動操舵により約13ノットの対地速力で航行した。</p> <p>航海士は、本船が南さつま市坊ノ岬沖を航行中、左舷前方に同航船を認めた。</p> <p>航海士は、同航船が自船に接近して来たことを認め、船間距離をとる目的で、同航船から右方に離れるよう本船を航行させた。</p> <p>航海士は、同航船から離れながら同航船に意識を向けて航行を続けていたところ、衝撃を感じ、千貫瀬（以下「瀬」という。）を乗り切ったことを知った。</p> <p>船長は、衝撃を感じて昇橋し、船体の損傷状況を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、自力航行で鹿児島県いちき串木野市串木野新港に入港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約3.2mであった。</p> <p>航海士は、GPSプロッター等を作動させていたものの、同プロッター画面の表示を確認しておらず、自船の正確な位置を把握していなかった。</p>

航海士は、出航前に海図で瀬の存在を知っていたが、その正確な位置を把握していなかった。

海上保安庁の九州沿岸水路誌（令和3年3月刊行）には、野間岬と坊ノ岬間を結んだ線の西方1Mに並行に引いた線の東側に入らないこと。

という記載と共に、避険線図が掲載されていた。（図1参照）

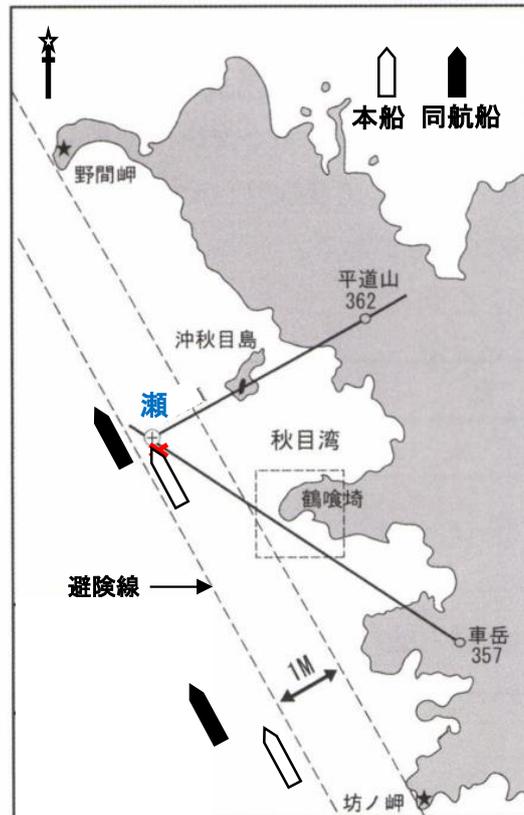


図1 航行状況図（九州沿岸水路誌記載の避険線図を基に作成）

航海士は、GPSプロッター等に避険線を設定し、同プロッター等で自船の位置を把握しながら航行していれば、瀬に乗り揚げなかったのではないかと本事故後に思った。

分析

本船は、北北西進中、航海士が、左舷船首方の同航船が接近し、同船との船間距離をとろうと右方に離れるよう本船を航行させた際、同航船に意識を向け、GPSプロッター等で船位を把握しないまま航行を続けたことから、瀬に向かう進路となっていることに気付かず、同瀬に乗り揚げたものと考えられる。

航海士は、出航前に海図で瀬の存在を知っていたものの、GPSプロッター等で正確な位置を確認しなかったことから、瀬に向かう進路となっていることに気付かなかったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が北北西進中、航海士が、左舷船首方の同航船との船間距離をとろうと右方に離れるよう本船を航行させた際、GPSプロッター等で船位を把握しないまま航行を続けたため、瀬に向かう進

	路となっていることに気付かず、同瀬に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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">・ 船橋当直者は、浅所が存在する海域を航行する場合、常時GPSプロッター等で瀬の正確な位置を把握しながら航行すること。・ 船橋当直者は、出航前に水路誌を確認して避険線の情報を把握し、GPSプロッター等に入力しておくこと。