船舶事故調査報告書

令和７年１０月２２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７年２月２６日　０７時２０分頃
発生場所	鹿児島県奄美市住用湾 皆津埼灯台から真方位０２２°８．６海里付近 （概位　北緯２８°１４．６′　東経１２９°２６．２′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船第二東新丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和７年２月２７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 船舶番号、船舶所有者等	貨物船兼砂利運搬船　第二東新丸、４８８トン １３４４３９、株式会社トウエイ（Ａ社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	右舷中央部船底外板に小破口
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　下げ潮の初期、潮高　約１６０㎝（古仁屋）
事故の経過	本船は、船長ほか４人が乗り組み、空船にて奄美市所在の山間港戸玉地区に向かい、積荷役開始までの時間調整の目的で、住用湾内トビラ島北方沖において錨泊した。 本船は、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、抜錨後、船長が単独で操船に当たって航行を開始し、手動操舵により徐々に速力（対地速力、以下同じ。）を上げながら西北西進した。 船長は、ＧＰＳプロッター画面に表示された予定針路線に沿って航行する予定で、過去の入港時と同様、目視で山間港戸玉地区北西方に位置する同港山間地区の防波堤（以下「本件防波堤」という。）先端を船首目標として航行しながら同画面を見たところ、本船の航跡が予定針路線から北方に離れていく状況を認めた。 船長は、風がほとんどなく、海面も穏やかな中、本船が圧流される程の強い潮流が生じていることはないと思い、ＧＰＳプロッター画面上の航跡が誤っていると臆断し、同画面を見ることをやめ、時折左舵を取って船首が本件防波堤先端に向く針路を保持しながら操船を続けていたところ、本船が浅所に乗り揚げた。（写真１参照）

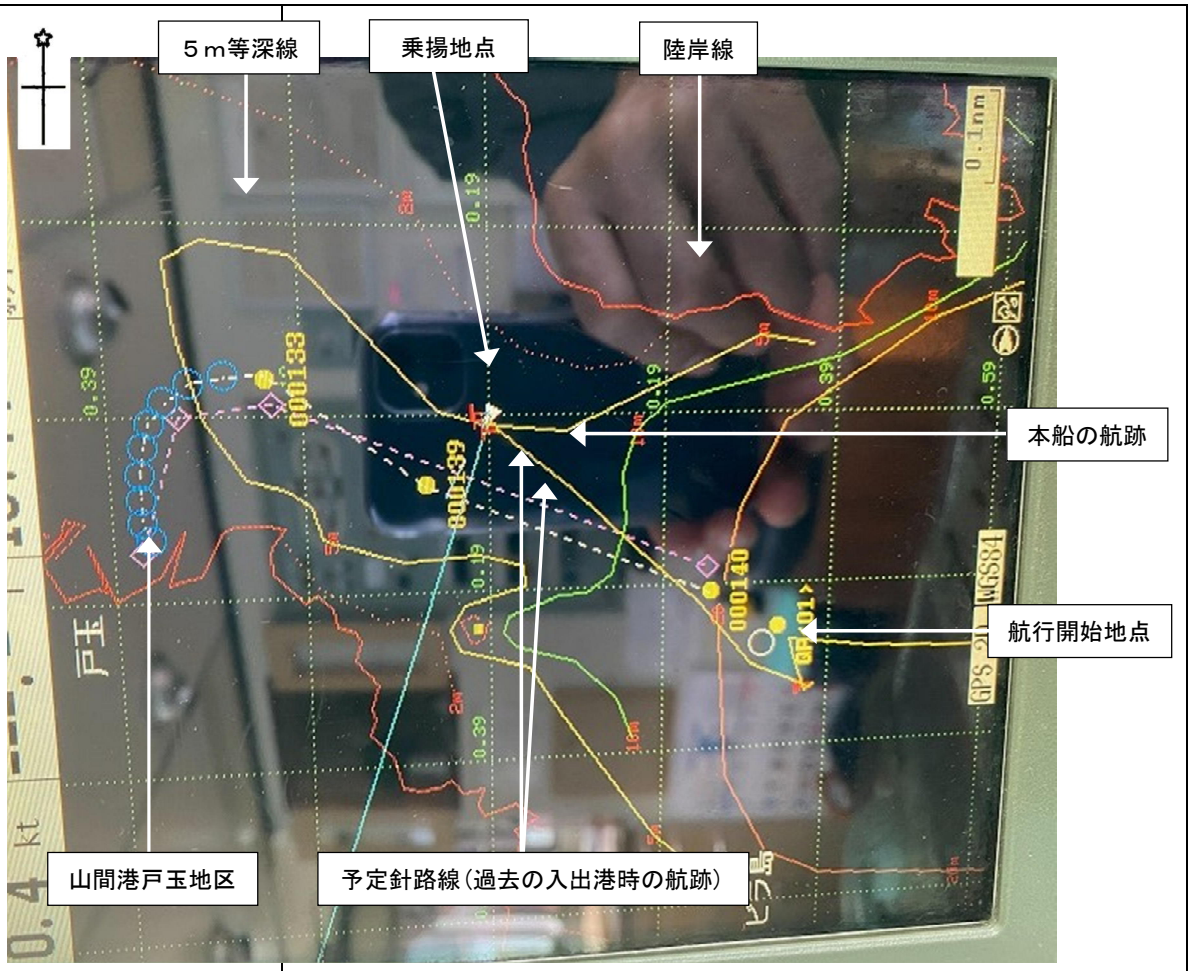


写真１　本船のＧＰＳプロッター画面
（船長提供の写真を左に９０°回転させたもの）

船長は、本事故の発生をＡ社及び海上保安庁に連絡し、本船は、その後来援したＡ社手配の作業船により引き出され、自力航行で鹿児島県瀬戸内町古仁屋（こにや）港に入港した。

船長は、本事故後、ＧＰＳプロッター画面を見て、誤っていると考えた本船の航跡が正しかったことを確認した。

本船の喫水は、船首約１．２ｍ、船尾約３．６ｍであった。

船長は、本事故当時の状況について、次のとおり口述した。

(1)　ＧＰＳプロッター画面上で、本船の航跡が予定針路線から離れていく状況を認めたものの、減速せずに航行を続け、乗揚時の速力は約７ノット（kn）であった。

(2)　本船は、船首を本件防波堤先端に向けて航行していたことを考えると、北向きに相当速い潮流を受けていたのではないかと思う。

（図１　参照）

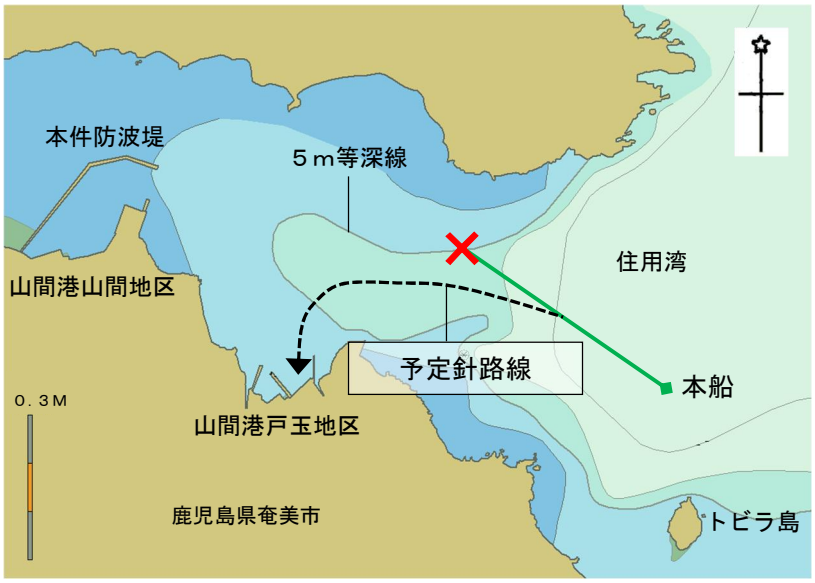
<table>
<tr><td></td><td> 

図１　事故発生経過概略図</td></tr>
<tr><td>分析</td><td>本船は、住用湾を山間港戸玉地区へ向けて西北西進中、船長が、ＧＰＳプロッターの位置表示を誤表示と思い、レーダー等他の方法で船位を確認しなかったことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。
船長は、ＧＰＳプロッター画面上の航跡が予定針路線から北方に離れていく状況を認めた際、風がほとんどなく、海上も穏やかで、本船が圧流される程の潮流が生じていることはないと思ったことから、ＧＰＳプロッターの位置表示を誤表示と思い、レーダー等他の方法で船位を確認せずに操船を続けたものと考えられる。</td></tr>
<tr><td>原因</td><td>本事故は、本船が、住用湾を山間港戸玉地区へ向けて西北西進中、船長が、ＧＰＳプロッターの位置表示を誤表示と思い、レーダー等他の方法で船位を確認しなかったため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</td></tr>
<tr><td>再発防止策</td><td>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。
・船長は、ＧＰＳプロッターが示す船位に不安を感じた際は、すぐに自船を停止させて安全を確保した上で、レーダー及びコンパスを使用して船位を確認すること。</td></tr>
</table>