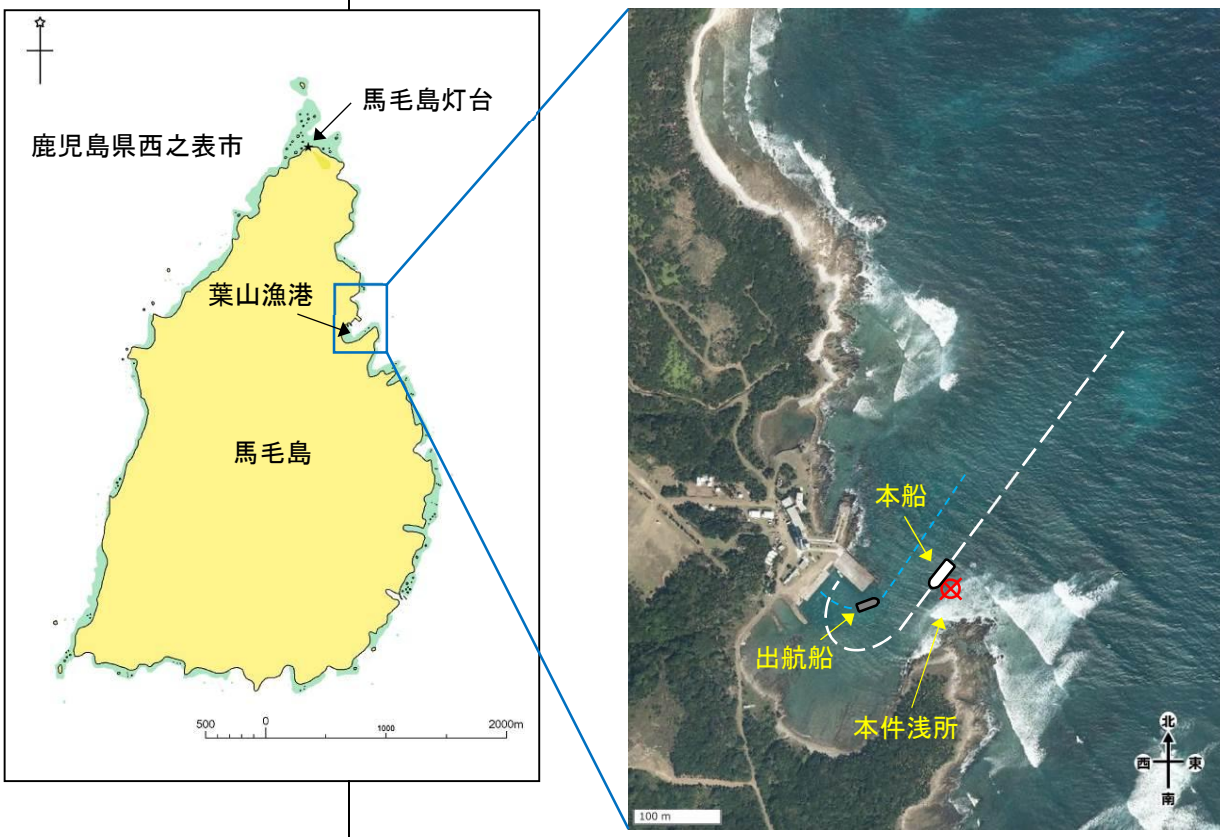
船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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８月２日　０７時０１分頃
発生場所	鹿児島県西之表（にしのおもて）市葉山漁港 馬毛（まげ）島灯台から真方位１６０°　１，５４０ｍ付近 （概位　北緯３０°　４５．２′　東経１３０°　５１．８′）
事故の概要	交通船サウスオーシャンは、漂泊中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和７年９月２９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 船舶番号、船舶所有者等	交通船　サウスオーシャン、１９トン ２６０－４１１７８宮崎、南九海事株式会社、株式会社大洋（運航者、Ａ社）
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	両舷のプロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北西、風速　約４m/s、視界　良好 海象：波高　約１．２ｍ、潮汐　低潮時、潮高　約８６㎝（西之表）
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、工事関係者２９人を乗せ、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、葉山漁港へ向かっていた。 本船は、船長が操舵室で操船に、甲板員が船首甲板で入港作業に当たり、葉山漁港に入航中、船長が同漁港から出航する漁船（以下「出航船」という。）を右舷船首方に認めた。 船長は、両舷主機の操縦レバーを中立として本船を漂泊させた後、出航船の船長と無線で連絡を取り合い、出航船が防波堤側を安全に通航できるよう、出航船と右舷対右舷で通過するまで同漁港の港口付近で待機することとした。 船長は、葉山漁港の港口東側（本船の左舷方）に浅所（以下「本件浅所」という。）が拡延していることを何度も入港した経験から知っていたが、風はそれほど強いと感じておらず、本件浅所から約５～７ｍ離れた所であれば出航船の進路の支障とならず安全に待機できると思い、本船は本件浅所の近くで漂泊を続けた。 船長は、右舷対右舷で通過する出航船の動きに意識を向け、本船が短時間で本件浅所まで圧流されることはないと思い、ＧＰＳプロッター等で船位を確認することなく見張りを続けた。 船長は、右舷方を通過する出航船を見ていたところ、船底から異音が聞こえ、本船が本件浅所に乗り揚げたことに気付いた。

	（図１　参照）  （国土地理院地理院地図を加工して作成） 図１　事故発生経過概略図 船長が負傷者のないことを確認した後、本船は、後進して離礁し、自力で航行して葉山漁港の岸壁に着岸した。 船長は、本船が着岸後、本事故の発生をＡ社へ報告し、Ａ社担当者は、海上保安庁へ通報した。 本船の喫水は、船首約１．０ｍ、船尾約２．０ｍであった。
分析	(1)　船長は、ＧＰＳプロッター等で風による圧流状況を確認しないまま、体感のみで風の影響を過小に評価したことから、本件浅所から約５～７ｍの至近距離で本船を漂泊させたものと考えられる。 (2)　本船は、漂泊中、風速約４m/s の北西風を右舷方から受けていたことから、左舷方の本件浅所に向けて徐々に圧流されていたものと考えられる。 (3)　船長は、本船が風によって圧流されて本件浅所に乗り揚げることについての危険予知が不十分であったことから、ＧＰＳプロッター等で船位を確認していなかったものと考えられる。 (4)　(1)～(3)から、本船は、出航船の通過を漂泊して待機中、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、出航船の通過を漂泊して待機中、船長が、出航

	船の動きに意識を向け、ＧＰＳプロッター等で船位を確認しなかったため、本船が風によって本件浅所へ圧流されていることに気付かず、本船が本件浅所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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船長は、自船を漂泊させる場合、風等の外力の影響によって自船の位置が変化することに留意し、ＧＰＳプロッター等で船位の確認を継続して行い、浅所や障害物から安全な距離を確保すること。