

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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6年11月12日 03時40分頃
発生場所	鹿児島県いちき串木野市沖ノ島北東方沖 薩摩沖ノ島灯台から真方位048°1,200m付近 (概位 北緯31°44.8′ 東経130°11.3′)
事故の概要	瀬渡船 蝶栄丸は、北西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年1月20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
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	左舷船尾部外板に破口、プロペラ翼及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、瀬渡しの目的で鹿児島県薩摩川内市の<small>せんだい</small>甕島に向けていちき串木野市串木野港を出航した。</p> <p>船長は、出航後、操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、羽島崎と沖ノ島との間を通航しようと思い、約11ノットの対地速力で本船を北西進させた。</p> <p>船長は、波も風もほとんどなく、航行の支障となる他船を見掛けない中、沖ノ島が近づいてきたと思っていたところ、居眠りし始めた。</p> <p>本船は右転を始め、船長は、船底から「ガリッ」という音が聞こえて目を覚まし、本船が乗り揚げたことに気付いたが、そのまま前進させて離礁した。(図1参照)</p>

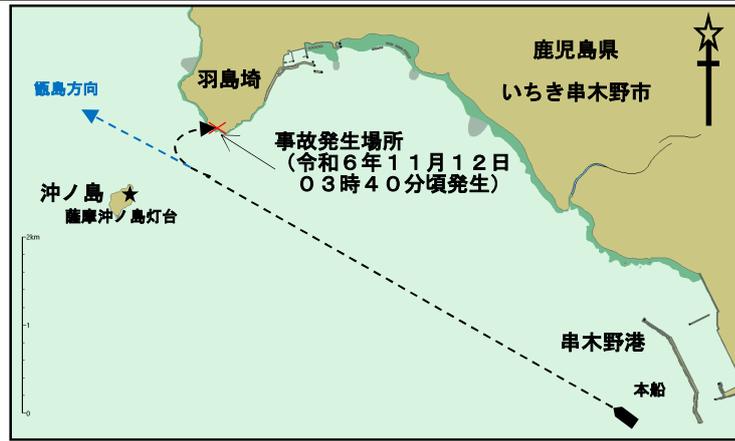


図1 事故発生経過概略図

船長は、負傷者がいないことを確認後、機関室に浸水を認めた。

本船は、船長がビルジポンプで排水を行いながら、自力で串木野港に戻った。

船長は、本事故前日から当日にかけて、ふだん瀬渡しするときと同様に約5時間の睡眠をとっており、本事故当日、03時20分頃に出航したときも疲労や眠気を感じていなかった。

船長は、航行中、操舵室の窓を開けていて暖房を使用しておらず、過去に居眠りしたことがなかったので、操縦席から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を採っていなかった。

船長は、海上保安庁へ本事故の発生を通報しなかった。

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

分析

本船は、北西進中、船長が、居眠りしたことから、羽島崎に向かって右転していることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったことから、操縦席から立ち上がって体を動かすなどの居眠り防止措置を採っていなかったものと考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が、北西進中、船長が、居眠りしたため、羽島崎に向かって右転していることに気付かず、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及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、航行中、同じ姿勢で操船を続けることを避け、時々操縦席から立ち上がって体を動かしたり、コーヒーを飲んだりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。
- ・ 船長は、船舶が乗り揚げた場合、直ちに船体の損傷状況を確認し、船体を無理に離礁させないこと。
- ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁へ通報すること。