

船舶事故調査報告書

平成23年12月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月26日 02時00分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市喜屋武埼西方沖のルカン礁 ルカン礁灯台から真方位151° 1,340m付近 （概位 北緯26°06.0′ 東経127°32.4′）
事故調査の経過	平成23年7月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 剛平丸、8.5トン ON2-0575（漁船登録番号）、個人所有 10.77m×2.76m×1.44m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成4年5月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 昭和52年3月4日 免許証交付日 平成19年2月13日 （平成24年8月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船底部に破口、船底全体に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、沖縄県宮古島市宮古島南方沖でのまぐろはえ縄漁を終え、沖縄県那覇市泊漁港へ向けて帰航中、平成23年7月26日01時ごろ、船長が単独で船橋当直に就き、レーダーを作動させ、針路約020°（真方位）及び速力約7ノットで自動操舵により喜屋武埼西方沖を航行した。</p> <p>船長は、船首方向の見通しが悪かったので、操舵室で台の上に立って天井の開口部から見張りを行い、時折、台から降りてレーダー及びGPSプロッターにより船位を確認しながら航行した。</p> <p>船長は、ルカン礁の南方に差し掛かったとき、レーダーでルカン礁灯台を探知し、目視により同灯台の灯光（群閃白光、毎10秒に2閃光、光達距離11海里（M））を視認することができたので、レーダー及び目視により同灯台の方位及び距離から船位を確認するとともに、GPSプロッターにより同灯台の方位及び距離から船位を確認したところ、両船位が異なっていることに気付いたが、同プロッターによる船位の方が正しいと思った。</p> <p>船長は、GPSプロッターによる船位の表示がルカン礁灯台から大分離れていたため、いつものように本船が同灯台の東方沖を約2～3M隔てて</p>

	<p>通過することができるものと思い、船位の再確認を行わずに航行した。</p> <p>本船は、ルカン礁南方沖を北北東進中、平成23年7月26日02時00分ごろルカン礁の南南東端に乗り揚げた。</p> <p>乗組員は、海上保安庁の巡視船に救助され、本船は、後日サルベージ船によって吊り上げられて離礁した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時</p>	
その他の事項	<p>ルカン礁は、南北約1,800m、東西約1,200mの楕円形をしたさんご礁であり、ルカン礁の北部に設置されたルカン礁灯台から同礁南端までの距離が約1,500mとなっている。</p> <p>船長は、約45年間まぐろ漁に従事し、そのうち本船で約19年間まぐろはえ縄漁を操業しており、ルカン礁付近を頻りに航行していたので、ルカン礁の北部にルカン礁灯台が設置されており、同灯台の南側にさんご礁が広がっていることを知っていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターの搭載前にルカン礁付近を航行していたときには、レーダー及び目視によりルカン礁灯台からの船位を確認し、同灯台の東方沖を約2～3M隔てて航行していた。</p> <p>船長は、GPSプロッターを初めて搭載して間がなく、同プロッターの取扱いや画面の見方などに慣れていなかった。</p> <p>船長は、天井の開口部から見張りを行っていたが、ルカン礁の外縁付近で発生する白波が見えなかった。</p> <p>船長は、本事故後、目視及びレーダーにより求めた船位が正しかったことを知った。</p> <p>本船は、船尾喫水が約1.5mであった。</p> <p>船長は、操業中には救命胴衣を着用していたが、本事故当時には着用していなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、ルカン礁南方沖を自動操舵により北北東進中、船長が、レーダー及び目視により求めた船位とGPSプロッターにより求めた船位とが異なっていることに気付いた際、船位の再確認を行わなかったことから、ルカン礁に接近する針路で航行していることに気付かず、ルカン礁の南南東端に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ルカン礁灯台からレーダー及び目視により求めた船位よりも、GPSプロッターで求めた船位の方が正しく、本船がルカン礁灯台の東方沖を約2～3M隔てて通過することができるものと思い込み、船位の再確認を行わなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、ルカン礁付近を頻りに航行していたので、ルカン礁の拡張状況及びルカン礁灯台の設置場所についてはよく知っており、ふだんルカン礁</p>

	<p>付近を航行するときには、レーダー及び目視により同灯台からの船位を確認し、同灯台の東方沖を約2～3M隔てて航行していたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船にGPSプロッターを初めて搭載して間がなく、同プロッターの操作方法、画面の見方などに慣れていなかったことから、ルカン礁灯台からの距離の測定を誤ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、ルカン礁南方沖を自動操舵により北北東進中、船長が、レーダー及び目視により求めた船位とGPSプロッターにより求めた船位とが異なっていることに気付いた際、船位の再確認を行わなかったため、ルカン礁に接近する針路で航行していることに気付かず、ルカン礁の南南東端に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・測定した船位が異なっている場合は、船位の再確認を行うこと。 ・新たに航海計器を搭載したときには、操作方法や画面の見方などに慣れておくこと。 ・夜間、さんご礁の外縁で発生する白波を視認することは難しく、また、レーダーによってもさんご礁の外縁を探知することは難しいので、ルカン礁付近を航行するときには、レーダーによりルカン礁灯台からの安全な距離を保ちながら航行するか、又は、GPSプロッターに安全なコースラインを入力したり、過去の航跡や等深線を活用したりするなどして航海計器を有効に活用し、さんご礁に接近しないように注意すること。