

## 船舶事故調査報告書

平成26年10月30日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年5月11日（日） 08時18分ごろ
発生場所	沖縄県竹富町竹富島南方沖 沖縄県石垣市所在の石垣港沖南防波堤北灯台から真方位240°5,180m付近 （概位 北緯24°18.6′ 東経124°05.3′）
事故調査の経過	平成26年5月12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。
<b>事実情報</b> 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	旅客船 ドリーム7、19トン 260-45989 沖縄、丸尾建設株式会社 22.45m×4.49m×1.48m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,138kW（合計）、平成20年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 27歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年10月5日 免許証交付日 平成24年5月8日 （平成29年12月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷機プロペラ及びプロペラシャフトに曲損、左舷機プロペラシャフトブラケットに破損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客14人を乗せ、船首約0.4m、船尾約1.7mの喫水により、平成26年5月11日08時05分ごろ石垣港離島棧橋を出港して竹富町小浜島の小浜港に向かった。</p> <p>本船は、船長が操舵室で立って手動操舵に当たり、甲板員が船長の右隣に立って1.5海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させて見張りに当たり、出港した頃には石垣港沖南防波堤（以下「本件防波堤」という。）（石垣港離島棧橋から距離約2,500m）が見えていた。</p> <p>本船は、本件防波堤北端を通過後、竹富南航路に向けて左転し、速力を約25ノット（kn）に増速して南西進したが、船長は、向首目標</p>

	<p>の竹富島東方灯標（以下「東方灯標」という。）（本件防波堤北端から距離約1,800m）が見えず、見えない理由が、降雨なのか、霧なのか、分からなかった。</p> <p>船長は、東方灯標の南側を通過して次の向首目標の竹富島南水路第1号灯標及び第2号灯標（以下「竹富島南水路」を冠する灯標については、これを省略する。）（東方灯標から距離約550m）に向ける針路とし、両灯標が見えなかったので、レーダー及びGPSプロッターに表示された針路線を見て航行した。</p> <p>船長は、ふだん、向首目標の灯標及び立標を本船の正面に見て航行し、接近すれば、小舵角で避けるようにしていたので、本事故当時、甲板員にそのように航行しているかどうかをレーダーで確認させていた。</p> <p>本船は、第1号灯標及び第2号灯標の間を通過した頃から、霧が濃くなり、視程も約500mから300m以下に悪化したので、第4号灯標の南側を通過した頃、約15knに、第5号灯標及び第6号灯標の間を通過した頃、約10knにそれぞれ減速した。</p> <p>船長は、第5号灯標及び第6号灯標の間を通過後、次の向首目標である右舷船首約25°の大原航路第2号立標が見えず、また、降雨による視界不良の際、進路を判断する材料の一つとしていた海の色も見えなかったので、レーダー及びマグネットコンパスを見ながら、経験により、右舵20°を取った後、すぐに左舵10°の当て舵を取り、予定の針路である真方位260°に向けた。</p> <p>船長は、船首正面に可航域の右端が分かるように設置されたオレンジ色の浮き球が見えたので、竹富島側に偏位していることに気付き、左舵を取ったものの、08時18分ごろ第5号灯標の西方約370mの浅礁に左舷機プロペラ等が接触した。</p> <p>船長は、直ちに石垣島ドリーム観光株式会社（以下「本件会社」という。）へ電話連絡し、僚船及び他社船との衝突事故を防ぐため、本船の位置等の通報を依頼した後、本船は、損傷のなかった右舷機により、大原航路第4号立標西側の航路を外れた水域まで航行し、代替輸送用の僚船の到着後、旅客を移乗させ、自力で石垣港に引き返した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南南東、風速 約2m/s、視界 不良 海象：海上 平穏</p> <p>八重山地方には、濃霧注意報が5月11日08時25分に発表され、10時17分に解除された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件会社は、石垣市石垣島と竹富町西表島<sup>いりおもて</sup>などの五つの離島を結ぶ（旅客）不定期航路事業を営んでいた。</p> <p>本船は、本事故前、石垣港と竹富町竹富東港を1往復しており、その際、天気は快晴であり、視界は良好であった。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターをヘッドアップとして使用</p>

	<p>していたので、変針中、画面が動き、見にくいと思っていた。</p> <p>船長は、本事故後、本船が第5号灯標及び第6号灯標の間を通過した際、更に減速し、レーダーで大原航路第2号立標を確認してから右舵を取るべきであったと思った。</p> <p>船長は、本事故後、ふだん、約25knの速力で変針する際、舵角を約5°取っていたが、本事故前、速力が約10knであったので、右舵20°を取ったが、舵角が大きすぎたと思った。</p> <p>船長は、速力を約15knに減速した際、旅客に対し、減速したので、小浜港到着が遅れる旨を放送し、また、甲板員が口頭で連絡した。</p> <p>船長は、平成21年6月から本件会社の旅客船に船員として乗船し、その後、本来の船長が休暇などで不在の際、臨時の船長として乗船することが多くなり、本事故当時、本船に臨時の船長として乗船していた。</p> <p>石垣島における霧の観測日は、1981年12月以来であった。</p> <p>本件会社の、運航基準第2条（発航の可否判断）第1項によれば、視程500m以下のときは、発航を中止しなければならないと定められていた。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、竹富南航路については、次のとおりである。</p> <p>竹富島の南方至近に位置するサンゴ礁海域の狭水路で、350t級を最大対象船舶として1974年に開発保全航路に指定され、水深-4.0m幅員60m航路全長2,480mが確保されている。石垣島から各周辺離島に通じる最短コースとして利用され、航路入り口等は灯標で示されている。本航路は、狭い可航幅の中を離島航路の旅客船・漁船及びプレジャーボート等が輻輳しており、大型船（フェリーはてるま）と行合う際には特に注意を要する。</p>
<p><b>分析</b></p> <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>あり</p> <p>本船は、霧で視界が制限された状況下、竹富島南方沖の竹富南航路を南西進中、第5号灯標及び第6号灯標の間を通過し、向首目標である大原航路第2号立標に向けて右転する際、同立標が見えなかったため、船長が経験によって右舵を取ったことから、予定進路より竹富島側に偏位し、第5号灯標の西方約370mの浅礁に左舷機プロペラ等が接触したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、霧で視界が制限された状況下、竹富島南方沖の竹富南航路を南西進中、向首目標である大原航路第2号立標に向けて右転する際、同立標が見えなかったため、船長が経験によって右舵を</p>

	<p>取ったため、予定進路より竹富島側に偏位し、第5号灯標の西方約370mの浅礁に左舷機プロペラ等が接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>本件会社は、本事故後、本事故を事例とした安全運航についての研修会を開催した。</p> <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"><li>・ 視界不良時を想定した操船訓練を行うこと。</li></ul>