

船舶事故調査報告書

平成26年2月13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 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年4月11日 03時34分ごろ
発生場所	沖縄県南 ^{なんじょう} 城市 ^{うみの} 海野漁港港口 南城市所在の知名 ^{ちな} 埼灯台から真方位288°950m付近 （概位 北緯26°11.5′ 東経127°48.7′）
事故調査の経過	平成25年4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。
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 第五興 ^{こうかい} 海丸、2.5トン ON3-32343（漁船登録番号）、個人所有 8.55m(Lr)×2.00m×0.77m、FRP ディーゼル機関、191.23kW、平成3年9月7日 第296-13126号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年2月14日 免許証交付日 平成24年7月5日 （平成30年2月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾キールに破口
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、同乗者1人を乗せ、漁を行うために海野漁港の基地で燃料及び氷を満載し、約1.4mの船尾喫水で海野漁港を港口に向けて航行していた。 海野漁港の港口の東側には、‘直立堤を消波ブロックで被覆して建設された防波堤’（以下「消波ブロック被覆堤」という。）があり、その端部に金武中城港海野第1防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）が設置されており、西側には、‘消波ブロックを積み上げて建設された防波堤（以下「傾斜堤」という。）があり、その端部には、‘赤色の簡易灯標’（以下「簡易灯標」という。）が設置されていた。 船長は、夜間、ふだんであれば、防波堤灯台及び簡易灯標並びに消波ブロックを目視で確認しながら、航行していたものの、本事故発生当時は月明かりもなく、曇天であったので、消波ブロックを確認する

	<p>ことができず、防波堤灯台及び簡易灯標の灯光のみを目視で確認しながら、約3～4ノットの速力で航行していたところ、平成25年4月11日03時34分ごろ本船が消波ブロック被覆堤水面下の消波ブロックに乗り揚げ、乗り切った。</p> <p>船長は、衝撃で乗場に気付いたものの、港口で本船を停船させれば、他の船舶の往来の邪魔になると思い、港外まで航行した後に本船を停船させて船体外周を点検したが、異常が見当たらず、主機及びクラッチの作動にも異常がなかったため、航海に支障がないと思い、航行を再開した。</p> <p>船長は、しばらく漁場に向かって航行していたが、発電機の異常を示す警報ランプが点灯したため、再び本船を停船させて機関室を点検したところ、機関室に浸水があることに気付いた。</p> <p>船長は、主機が作動していたので、自力で帰航することができると思い、ポンプで機関室の排水を行いながら、帰航していたところ、主機が停止したため自力での帰航を諦めて僚船に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した僚船がえい航準備を行っている間に浸水による傾斜が大きくなって転覆したが、船長及び同乗者は、自力で転覆した本船から脱出し、同乗者はえい航準備を行っていた僚船に、船長は後から来援した僚船にそれぞれ救助されて海野漁港に帰った。</p> <p>本船は、船長が手配したサルベージ会社の小型引船にえい航されて海野漁港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中期、潮高 約1.0m 月齢：0.6</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>海野漁港港口の消波ブロック被覆堤及び傾斜堤に建設された消波ブロックには、水面上と水面下で傾斜が不連続な場所が存在していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、海野漁港を港口に向けて航行中、船長が、夜間、ふだんであれば、防波堤灯台及び簡易灯標並びに消波ブロックを目視で確認しながら、航行していたものの、本事故発生当時は月明かりもなく、曇天であったため、消波ブロックを確認することができず、防波堤灯台及び簡易灯標の灯光のみを目視で確認しながら航行していたことから、消波ブロック被覆堤に接近して航行することとなり、消波ブロック被覆堤の水面下の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、海野漁港を港口に向けて航行中、船長が、本事故発生当時は月明かりもなく、曇天であったため、消波ブ</p>

	<p>ックを確認することができず、防波堤灯台及び簡易灯標の灯光のみを目視で確認しながら航行していたため、消波ブロック被覆堤に接近して航行することとなり、消波ブロック被覆堤の水面下の消波ブロック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">・ 夜間、ふだんどおりに航行上の目標が視認できない場合には、探照灯等を利用して目標を確認して航行すること。