

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15日 04時00分ごろ
発生場所	沖縄県与那原町当添漁港北西方沖 与那原町所在の当添港北防波堤灯台から真方位321°530m付近 (概位 北緯26°11.8′ 東経127°46.3′)
事故調査の経過	平成25年4月23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 南星丸、14.65トン ON2-0950（漁船登録番号）、個人所有 11.80m (Lr) × 3.70m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、257.43kW、昭和54年12月25日 第296-23061号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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17年6月30日 免許証交付日 平成22年5月12日 (平成27年6月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、沖縄県大東諸島西方沖において、舵を遠隔操縦装置で操作しながら、そでいか漁の操業中、船長が、舵の動作に異常を感じて操舵機を点検したところ、高圧の油圧配管に穴が開いており、その穴から作動油が霧状に噴出していることを発見した。 船長は、ゴムチューブなどを用いて油圧配管の応急修理をしたが、作動油の漏出が完全に止まらなかったため、いずれ操舵機の作動油が完全になくなり、舵が使えなくなるものと思い、操舵機を停止して付近で操業していた僚船に無線で状況を伝えたところ、僚船が間もなく操業を終えて当添漁港に帰ることを知り、本船の救助を要請した。 本船は、来援した僚船に当添漁港の入口までえい航され、僚船に横

	<p>抱きされて港内に入ることとしたが、横抱き作業中、波浪で僚船と接触して僚船のビットが破損したので、船長は、夜間でもあり、風雨及び波浪も強いことから、横抱き作業を中止し、当添漁港の港口で投錨したが、他の船舶の航行の妨げになると思い、同漁港の北方に移動して錨泊し、夜明けを待って入港することとした。</p> <p>本船は、再度、僚船にえい航されて当添漁港の北方へ移動中、揚錨ができず、錨のロープが張って危険を感じて捨錨し、錨を1つしか装備していなかったため、当添漁港の北方までえい航された後、えい航索の先端に僚船から借りた錨を結んで投錨を行い、切断した錨のロープの残りといえい航索を結索して約100mの錨のロープとして錨泊を始めた。</p> <p>船長は、陸上の灯火や構造物を観測することにより、本船の走錨の有無をしばらくの間、確認したが、走錨していなかったため、仮眠をとることとし、主機を止め、仮眠をしていたところ、平成25年4月15日04時00分ごろ、本船が、当添漁港北西方の干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船底の衝撃音で目を覚まし、本船が乗り揚げていることに気づき、主機を始動したものの、舵が使えなければ、離礁できたとしても、本船の制御ができないものと思い、主機による離礁はせず、錨のロープをウィンチで巻き込んで離礁しようと思い、ロープをウィンチで巻いていたところ、ロープが巻き取れなくなり、ウィンチが破損したので、自力での離礁を諦めた。</p> <p>本船は、機関室の船底外板の破口から浸水していたため、船長が僚船及び海上保安庁に電話で救助を求め、僚船及び海上保安庁の巡視艇が来援したものの、水深が浅く、切迫した沈没の虞がないこと、及び夜間の作業が難しいことから、船長が在船して夜明けを待ち、夜明け後の満潮時に数隻の僚船により、引き出されたものの、すぐに破口からの浸水が増えて船尾部分から海中に没し、船首部分のみが海面に浮いている状態となった。</p> <p>船長は、僚船に移乗し、本船は、船首部分が海面に浮いている状態で僚船にえい航され、与那原町与那原マリナーに着いた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の初期、潮高 約0.8m、波高 約2m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、当添漁港の北方沖で投錨した際、本船の正確な位置は知らなかった。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げたとき、突風が吹いていたと思った。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>不明</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、当添漁港の北方沖で錨泊中、船長が仮眠中に走錨したことから、当添漁港北西方の干出浜（さんご礁）に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船が、走錨し、乗揚に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、当添漁港の北方沖で錨泊中、船長が仮眠中に走錨したため、当添漁港北西方の干出浜（さんご礁）に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 錨泊する際は、周囲の状況を確認し、投錨後の本船の運動を考慮して錨地を選定すること。