

船舶事故調査報告書

平成26年5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 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年4月23日 22時25分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港内 糸満市所在のトコマサリ礁灯台から真方位035° 2.3海里付近 (概位 北緯26° 07.6′ 東経127° 39.6′)
事故調査の経過	平成25年4月25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 桂丸、9.7トン ON2-0633（漁船登録番号）、個人所有 12.70m (Lr) × 3.20m × 1.24m、FRP ディーゼル機関、205.94kW、昭和51年12月28日 第296-15894号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 73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 昭和50年8月15日 免許証交付日 平成25年1月15日 (平成30年1月14日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、船首約1.0m、船尾約1.2mの喫水により、糸満漁港を約5ノットの速力で北進していた。 船長は、これまで夜間に糸満漁港を航行する際、船首マストの前に立ってリモコンで操船し、糸満港西水路第5号灯浮標（以下「緑灯浮標」という。）と糸満港西水路第6号灯浮標（以下「紅灯浮標」という。）の間を通過した後、第2防波堤（北）東端に設置された簡易灯標の緑灯（以下「防波堤緑灯」という。）を目標として適度な距離を離して右転を行い、第2防波堤（北）と第5防波堤（南）の間を無難に通過していた。 本船は、船長が緑灯浮標の灯光及び紅灯浮標の灯光を探しながら、

	<p>操船していたが、左舷前方に見えた緑灯浮標の灯光を防波堤緑灯と思い、第2防波堤（北）と第5防波堤（南）の間を無難に通過できる地点に差し掛かったと考えて右転したところ、平成25年4月23日22時25分ごろ第5防波堤（南）付近の浅礁に乗り揚げた。</p> <p>本船は、24日07時10分ごろに満潮を利用して自力離礁し、糸満漁港の岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>防波堤緑灯は、灯色緑、4秒1閃光であり、本事故時、水面上から灯器までの高さは約6.4mであった。</p> <p>紅灯浮標は、群閃赤光、毎6秒に2閃光であり、水面上から灯器までの高さは約3.8mであった。</p> <p>緑灯浮標は、群閃緑光、毎6秒に2閃光であり、水面上から灯器までの高さは約4.7mであった。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、糸満漁港を北進中、船長が、視認した緑灯浮標の灯光を右転する目標としていた防波堤緑灯と思い、右転したことから、右転場所が第2防波堤（北）の手前となり、同防波堤東方の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、糸満漁港を北進中、船長が、視認した緑灯浮標の灯光を右転する目標としていた防波堤緑灯と思い、右転したため、右転場所が第2防波堤（北）の手前となり、同防波堤東方の浅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>
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"> ・ 目標とする航路標識の灯色、灯質等は、正確に記憶し、灯光を視認した場合には確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

