

# 船舶事故調査報告書

平成26年6月19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8月12日 19時50分ごろ
発生場所	沖縄県那覇市那覇空港西方沖 那覇市所在の那覇国際空港飛行場灯台から真方位248° 1.4海里付近 (概位 北緯26° 11.4′ 東経127° 37.1′)
事故調査の経過	平成25年8月13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	水中観光船 マリンスター、19トン 200-31746 沖縄、株式会社マリン観光開発（船舶借入人） 15.56m (Lr) × 5.80m × 1.74m、軽合金 ディーゼル機関、764.92kW、平成10年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 30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24年10月18日 免許証交付日 平成24年12月19日 (平成29年12月18日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷プロペラ軸に曲損、左舷プロペラ軸に折損、両舷プロペラ翼及び舵板に曲損、船底外板に曲損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び同乗者1人が乗り組み、沖縄県糸満市糸満漁港所在の造船所で本船の修理を終え、基地港である沖縄県那覇港に回航するため、船首及び船尾喫水が共に約1.0mにより、沖縄県豊見城市 <small>いとまん</small> 西方沖を約8～9ノットの速力で北進していた。 本船では、通常の営業航海において、同乗者が専任の船長として乗り組んでいたものの、糸満漁港から那覇港の間を航行したことがなかったため、ふだんは陸上の勤務であるが、過去に入出渠 <small>とみぐすく</small> に伴う那覇港から糸満漁港の間の回航において、数回同乗した経験のある船長が操船指揮を執っていた。 本船は、本事故当日の15時までに修理及び試運転を終える予定であったが、修理に時間を要して試運転を終えたのが19時ごろとな

	<p>り、船長は、夜間航行の経験がなかったものの、翌日から旅客の予約を入れていたため、那覇港へ回航することとした。</p> <p>本船は、GPS魚探を作動させていたものの、ふだんから水深を測る目的で魚探画面を表示させており、プロッターとしては使用しておらず、また、レーダーも作動させていたものの、主として他船の存在を把握するために近距離レンジで使用しており、測位を目的として使用していなかった。</p> <p>船長は、沖縄県豊見城市西方沖に陸岸から広く干出浜（さんご礁）が存在することを知っており、夜間にあつてはその干出浜（さんご礁）が見えないであろうと思い、干出浜（さんご礁）の西方の南北に設置されているムーキ灯標及び琉球大瀬灯標を目標にして右舷側に見て航行すれば、干出浜（さんご礁）に接近することなく安全に航行できると思っていた。</p> <p>本船は、ムーキ灯標を右舷側に見て通過した後、琉球大瀬灯標を右舷前方に見て航行していたところ、急に波を受けて船体が激しく動揺したため、船長が、浅瀬に接近していると思い、舵を左に取り主機を後進にかけたが、平成25年8月12日19時50分ごろ本船が那覇空港西方沖の干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚に気付いて主機を中立にし、舵を取ろうとしたが、舵が作動しなかったので、自力での離礁を諦めて海上保安庁に救助の要請を行い、損傷状況を確認したところ、機関室に浸水があることを発見し、投錨して船固めを行って主機及び発電機を止め、バッテリーでビルジポンプを駆動させて機関室の排水を始めた。</p> <p>船長及び同乗者は、本船の燃料系の弁を全て閉鎖した後、到着した海上保安庁のヘリコプターによって那覇空港に搬送された。</p> <p>本船は、後日、造船所のタグボートによって干出浜（さんご礁）から引き出され、えい航されて糸満漁港所在の造船所にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中期、潮高 約1.6m</p> <p>日没時間：19時09分（那覇港）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、マグネットコンパスを設置していたが、船長は、本船の針路を確認していなかった。</p> <p>本船は、船員法非適用船舶認定書を受有していた。</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>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、豊見城市西方沖を北進中、船長が、夜間航行の経験がなかったものの、ムーキ灯標及び琉球大瀬灯標を右舷側に見て航行すれば、豊見城市西方沖に広がる干出浜（さんご礁）に接近することなく</p>

	<p>安全に航行できると思い、ムーキ灯標を通過後、レーダー等の航海計器を船位測定に使用せず、琉球大瀬灯標のみを目標にして航行したことから、本船が干出浜（さんご礁）に向けて航行していることに気付かず、那覇空港西方沖の干出浜（さんご礁）に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が琉球大瀬灯標を右舷前方に見て航行中に乗り揚げたことから、航行している間に船位が東方に変位し、針路が西方寄りになっていた可能性があると考えられるが、状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、豊見城市西方沖を北進中、船長が、夜間航行の経験がなかったものの、ムーキ灯標及び琉球大瀬灯標を右舷側に見て航行すれば、豊見城市西方沖に広がる干出浜（さんご礁）に接近することなく安全に航行できると思い、ムーキ灯標を通過後、レーダー等の航海計器を船位測定に使用せず、琉球大瀬灯標のみを目標にして航行したため、本船が干出浜（さんご礁）に向けて航行していることに気付かず、那覇空港西方沖の干出浜（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><b>参考</b></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>・航海計器を使用し、適時に船位を確認すること。</li> <li>・単一の物標のみを目標として航行する際は、目視だけに頼るのではなく、目標の方位を測定し、予定針路を航行していることの確認を行うこと。</li> </ul>