

船舶事故調査報告書

平成28年11月24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27年12月28日 13時50分ごろ
発生場所	沖縄県竹富町竹富島東方沖 竹富島南水路第1号灯標から真方位072° 180m付近 (概位 北緯24° 19.4′ 東経124° 06.9′)
事故の概要	ダイビング船 ^{ジーフリーファイブ} G-FREE V は、南西進中、乗り揚げた。 G-FREE V は、ドライブユニットの破損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	ダイビング船 G-FREE V、4.7トン 293-38425 沖縄、株式会社ジーフリー 9.34m (Lr) × 3.25m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、209.60kW、平成20年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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7年3月9日 免許証交付日 平成26年9月22日 (平成32年3月8日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	ドライブユニットに破損、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.85m、波向 北西、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約70cm 竹富町を含む石垣島地方には、12月27日04時22分に波浪注意報及び10時27分に強風注意報が発表され、本事故時も継続していた。
事故の経過	本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、ダイビング客5人を乗せ、平成27年12月28日13時30分ごろ竹富南エリアと称するダイビングポイントに向けて石垣市石垣漁港を出発した。 本船は、船長が、操縦席に腰を掛け、約18ノット(kn)の対地速

	<p>力で竹富南航路（以下「南航路」という。）に向けて竹富島東方沖を手動操舵により南西進中、南航路を出航しているフェリーボートを認め、フェリーボートの引き波によって本船が動揺するのを回避する目的で約10knに減速し、左に舵を取って旋回した。</p> <p>本船は、船長が南航路東口を通過したフェリーボートを確認した後、南航路東口に向けて南西進中、13時50分ごろ浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃によって乗り揚げたことに気付き、ダイビング客及び乗組員にけががないことを確認し、主機のクラッチを入れたもののプロペラが回転せず、自力での離礁が不可能と判断して錨泊し、携帯電話で海上保安庁及び修理業者に救助の要請を行った。</p> <p>ダイビング客は、連絡を受けて来援した修理業者の船舶に移乗して石垣港内の浜崎マリーナに移送された。</p> <p>本船は、船長及び乗組員が乗船した状態で、連絡を受けて来援した巡視艇により離礁作業が行われ、浜崎マリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、喫水が、船首約0.5m、船尾約0.7mであった。</p> <p>海図W1285（石垣港付近）によれば、本事故発生場所は、底質がさんご、水深が約0.3mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、船酔いしたダイビング客がいたのでフェリーボートによる引き波によって本船が横揺れするのを抑えたかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させていたが、目視により船位の確認を行って南航路に入ろうとしたので、本船が風波により圧流されていることに気付かず、操船していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、南航路を航行してダイビングポイントに向かった経験が冬季に約5～6年あり、南航路東口の東側に浅瀬が存在することを知っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、午前中にインストラクターとして潜水をしたものの、疲れは感じておらず、健康状態も良好であった。</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・海象等の関与</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、竹富島東方沖を手動操舵によりフェリーボートの引き波による横揺れを回避する目的で旋回して南航路に向けて南西進中、船長が、GPSプロッターを使用するなどして船位の確認を行っていなかったことから、風波により南航路東口の東側の浅瀬に圧流されていることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が竹富島東方沖を手動操舵によりフェリーボートの引き波による横揺れを回避する目的で旋回して南航路に向けて南西進</p>

	<p>中、船長が、GPSプロッターを使用するなどして船位の確認を行っていなかったため、風波により南航路東口の東側の浅瀬に圧流されていることに気付かず、浅瀬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">・慣れた海域でも、経験に頼り過ぎず、レーダーやGPSプロッターを活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

