

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月28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26年12月20日 03時35分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市宮古島北方沖の八重干瀬 八重干瀬北西灯標から真方位168°3,100m付近 （概位 北緯25°01.5′ 東経125°13.9′）
事故の概要	作業船 <sup>ナンカイ</sup> NANKAI 16は、東進中、浅礁に乗り揚げた。 NANKAI 16は、船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損を生じた。
事故調査の経過	平成26年12月22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	作業船 NANKAI 16（キリバス共和国籍）、120トン 9176888（IMO番号）、NAGASAKI SHIPPING PTE LTD 33.71m×6.60m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、882kW、1997年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（キリバス共和国発給） 交付年月日 2014年12月3日 （2015年3月3日まで有効） 甲板員 男性 78歳
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 7、視程 約2海里（M） 海象：波高 約4～5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約87cm 沿岸波浪実況図によれば、石垣島東方沖における本事故当日09時の波浪等の状況は、次のとおりであった。 波向 北、波高 2.9m、周期 7秒、風向 北、風速 27ノット（kn） 宮古島地方には、本事故時、強風、波浪注意報が発表されていた。
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか3人（全員日本国籍）が乗り組み、売船のため阪神港神戸区からインドネシア共和国バタム島に向けて八重干瀬の北方沖を約10knの対地速力で西南西進した。

	<p>本船は、甲板員が船橋当直についた頃、海上模様は比較的穏やかであったものの、低気圧が発達しながら通過するとの気象予報を入手していた。</p> <p>船長は、自室で仮眠中、船体の動揺で目が覚めて昇橋し、しばらく海上模様を見ていたが、風速約15～17m/sの北西風及び波高約4～5mの波を右舷前方から受けており、続航は困難だと思い、一旦宮古島の東方沖で避泊することにし、平成26年12月20日02時00分ごろ、甲板員に対して反転するように指示し、波を左舷船尾方から受ける針路にして自動操舵で航行を続けた。</p> <p>本船は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、レーダーを6Mレンジ、12Mレンジにそれぞれ設定し、ヘッドアップ表示としていたが、レーダー画面に雨や海面反射による映像が出現していたので、船長が雨や海面反射の影響を少なくするための調整を行ったが、雨や海面反射による映像が出現する状況に変わりはなかった。</p> <p>船長は、船橋の左舷側に立って海上模様を見ていたところ、左舷正横方に白色の閃光が見え、甲板員と何を意味するのか話しながら閃光の数を数えるうちに、甲板員が西方位標識（群急閃光、毎15秒に9急閃光、灯色 白）（標識の西側に可航水域があり、東側に浅瀬等の障害物があることを示す。）であることに気付いた。</p> <p>甲板員は、船長に西方位標識であることを伝えるとともに、針路を確認したところ真方位約090°であり、このままでは乗り揚げるのではないかと思った03時35分ごろ、船体に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、GPSプロッターで船位を確認して本船が八重干瀬西側の浅礁域前縁部に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、船長が03時45分ごろ海上保安庁に救助を要請するとともに、右舷錨を投下して船固めを行い、08時20分ごろ海上保安庁の回転翼機に乗組員全員が吊り上げ救助され、宮古島市宮古空港に搬送された。</p> <p>本船は、25日09時30分ごろ、タグボートにより引き下ろされて宮古島市平良港にえい航された。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船に備え付けられた海図W1205（宮古列島）を見て、宮古島の北方に八重干瀬があることを知っていた。</p> <p>船長は、船長経験の豊富な甲板員が船橋当直についていたので、甲板員が、GPSプロッターで針路及び船位を確認しているものと思い、針路及び船位を確認しなかった。</p> <p>船長は、漁船の船長経験が約8年であり、ほかに内航貨物船の航海士の経験があった。</p> <p>甲板員は、内航貨物船の船長経験が約15年であり、海運会社を定年退職した後は、船員派遣会社から派遣されて様々な種類の船に乗り組ん</p>

	<p>でいた。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当時、これまでにあまり経験したことのない時化だと思った。</p> <p>甲板員は、船長が昇橋した際、自室に戻って船酔い止めの薬を服用したものの、その後も船橋の床に座り込むなどしており、これまでに経験したことのない船酔いで意識がもうろうとしていた。</p> <p>船長は、甲板員が船酔いをしていることを知っていたが、意識がもうろうとするほど体調が悪いとは思わなかった。</p> <p>乗組員は、救助される際に救命胴衣を着用した。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.6～1.8m、船尾約3.2～3.4mであった。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、八重干瀬について、次のとおり記載されている。</p> <p>宮古島の北端北方に広がる南北約7M、東西約4Mに及ぶ広大なさんご礁群である。各礁はいずれも約0.3m干出するが、その間は深水である。荒天時においては、これらの礁上は全面にわたって波浪するが、波が静かでしかも高潮のときには隠れて見えなくなるので、極めて重大な危険物となる。今までにも、外国船でさんご礁に接触して難破したものが多数あることから、付近を航行する船舶は、十分な警戒を要する。</p>
<p><b>分析</b></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、八重干瀬西方沖において、風力7の北西風が吹き、波高約4～5mの波が発生している状況下、宮古島の東方沖に向けて避難しようとした際、船長が、GPSプロッターで船位、安全な針路等を確認しなかったことから、八重干瀬に向かう態勢で航行していることに気付かず、八重干瀬西側の浅礁域前縁部に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船長経験が豊富な甲板員が船橋当直についていたので、甲板員が船位、安全な針路等を確認しているものと思い、船位、安全な針路等を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>甲板員は、船橋当直中であつたが、船酔いにより意識がもうろうとし、船位、安全な針路等を確認することができなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、これまでにあまり経験したことのない時化であり、続航が困難だと思ったことから、船員法に定められた自らが船舶を指揮しなければならない場合であつたものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員が船酔いで、意識がもうろうとするほど体調が悪いとは思わなかつたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、八重干瀬西方沖において、宮古島の東方沖に向けて避難しようとした際、船長が、GPSプロッターで船位、安全</p>

	<p>な針路等を確認しなかったため、八重干瀬に向かう態勢で航行していることに気付かず、八重干瀬西側の浅礁域前縁部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>・GPSプロッター等の航海計器を活用して船位及び針路の確認を行うこと。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

