

船舶事故調査報告書

平成28年9月8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10月27日 20時20分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港南方の干出浜 トコマサリ礁灯標から真方位055° 0.8海里（M）付近 （概位 北緯26° 06.2′ 東経127° 38.9′）
事故の概要	漁船第三裕清丸 ^{ゆうせい} は、南進中、干出浜に乗り揚げた。 第三裕清丸は、右舷船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月11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手続きを行った。
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 第三裕清丸、9.1トン MZ2-3253（漁船登録番号）、個人所有 11.85m（Lr）×2.89m×1.66m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、平成4年3月27日 第295-33413号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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4年1月30日 免許証交付日 平成27年5月21日 （平成32年5月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船底外板に破口、主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約6.8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、GPSプロッターを作動させて糸満漁港を出港し、約5ノットの対地速力で自動操舵装置の遠隔操舵ダイヤルを使用して同漁港西方沖に向かった。 船長は、糸満漁港西方沖において、船首を南に向け、GPSプロッターのカーソルを糸満市喜屋武 ^{きやぶ} 西方1M沖付近に合わせて目的の場所として針路を設定し、画面上で目的の場所まで表示された点線を見て、自動操舵装置の設定モードをナビモード（GPSプロッターから

	<p>の目的地の方位を設定方位として自動で操舵するモード)に切り替えた。</p> <p>船長は、自動操舵装置の遠隔操舵ダイヤルを操舵室の床に置き、いつものように針路を設定したので、目的地に向けて航行すると思い、船尾に移動して食器などの洗い物を行っていたところ、平成27年10月27日20時20分ごろ、衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見て糸満漁港南方の干出浜(さんご礁)に乗り揚げたことを知り、機関を後進にかけて離礁を試みたが、離礁できず、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、来援した海上保安庁のヘリコプタに吊り上げられて救助された。</p> <p>本事故発生場所付近の海面には、南の方向に長さ約2,000m、最大幅約150mの帯状の薄い浮流油が認められ、船長が手配したサルベージ会社によってオイルフェンスが本船の周りに展開され、その後、浮流油が認められなくなった。</p> <p>本船は、燃料が抜き取られた後、サルベージ会社の作業船によって引き出され、糸満漁港にえい航されて陸揚げされた後、解体処分とされた。</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>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.4~1.5mであった。</p> <p>本船の自動操舵装置は、手動、リモコン、山たて及びナビの各設定モードに切り替えることができ、各設定モードに切り替えるとそのモードのLEDが点灯するようになっていた。また、切替えスイッチのある制御箱は、操舵室右舷の上部に取り付けられていた。</p> <p>自動操舵装置の取扱説明書によれば、ナビモードに切り替えた状態で、自動操舵装置の遠隔操舵ダイヤルが中央にないときは、制御箱のナビモードのLEDが点灯せず、リモコンモードのLEDが点滅し、遠隔操舵になっていることを表示する。なお、遠隔操舵ダイヤルを中央に戻すと、制御箱のリモコンモードのLEDが消え、ナビモードのLEDが点灯し、制御箱の画面に設定方位が表示される。</p> <p>船長は、本事故当時、設定モードをナビモードに切り替えたが、自動操舵装置の作動状況の確認を行っておらず、自動操舵装置の遠隔操舵ダイヤルを中央に合わせたかどうか思い出せなかった。</p> <p>本船は、出港時、約8klの燃料油を積載し、本事故後、約半分の燃料油が回収された。</p> <p>船長は、漁船に乗り組んだ経験が約45年あり、約30年以上糸満漁港の出入港を繰り返していた。</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・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、糸満漁港西方沖をナビモードで南進する際、GPSプロッターに入力した喜屋武埼西方沖に向かう針路を設定したものの、船長が、船尾で食器などの洗い物を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、設定した針路を外れて航行していることに気付かず、同漁港南方の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長がナビモードに切り替えたものの、設定した針路を外れて航行した状況については、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、糸満漁港西方沖をナビモードで南進する際、GPSプロッターに入力した喜屋武埼西方沖に向かう針路を設定したものの、船長が、船尾で食器などの洗い物を行い、見張りを適切に行っていなかったため、設定した針路を外れて航行していることに気付かず、同漁港南方の干出浜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"> ・自動操舵装置や遠隔操舵ダイヤルなどの作動状況を適切に確認すること。 ・常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

