

## 船舶事故調査報告書

平成28年12月15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28年9月4日 01時50分
発生場所	沖縄県那覇市那覇空港西方沖 那覇港那覇防波堤北灯台から真方位217° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯26° 11.5′ 東経127° 36.9′）
事故の概要	漁船第六初栄丸は、北進中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 第六初栄丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年9月5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 第六初栄丸、19トン ON2-3072（漁船登録番号）、個人所有 15.61m（Lr）×3.78m×1.53m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、昭和59年8月6日 第296-17699号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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58年8月17日 免許証交付日 平成26年7月3日 （平成31年7月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口、主機及び舵等が脱落（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約3.8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、水温 約30℃
事故の経過	本船は、船長ほか5人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、那覇市泊漁港に向けて約7ノットの対地速力で自動操舵により那覇空港西方沖を北進していた。 船長は、単独で船橋当直を行っていたところ、6Mレンジとしたレーダーで約2～3Mに設定していた接近警報が鳴り、船首方に船舶の映像を認め、作業灯を点灯して止まっている作業船を視認した。 船長は、右舷船首方に約9回点滅を繰り返した灯光を認め、その灯光が那覇港中央灯浮標であり、那覇空港西方沖にある干出浜（以下

	<p>「本件干出浜」という。)を通過していると思い、作業船を左舷側に見るよう避航しようとした。</p> <p>船長は、GPSプロッターに設定していた泊漁港に向ける予定変針場所を右舷船首約10°～15°方向に移した後、遠隔操縦装置のコードを伸ばして操舵室の上部へ移動し、作業船が徐々に左方へ方位が変わっているのを監視していたところ、平成28年9月4日01時50分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見て本件干出浜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、機関室に浸水していることを認め、漁業無線局を経由して、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、左舷側に傾き、船長及び乗組員5人が救命胴衣を着用し、乗組員5人が投下した膨張式救命いかだに移乗していたところ、来援したヘリコプタに船長及び乗組員5人が救助された後、転覆した。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、本事故発生場所の北方沖約2kmの海面には、長さ約2km、幅約1kmの薄い油膜が認められたが、拡散して消滅し、新たな油の流出も認められなかった。</p> <p>本船は、その後、えい航され、糸満漁港に陸揚げされた。</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>海図W222A(沖縄島南部)によれば、那覇空港の西方には、干出浜が広がり、同干出浜の西方には、西方位標識(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などの意味を持つ。)である琉球大瀬灯標(群急閃白光 毎15秒に9急閃光)がある。</p> <p>本船は、漁獲物を約14トン積み、喫水が、船首約1.3m、船尾約2.4mであった。</p> <p>船長は、糸満市喜屋武埼西方沖から那覇空港西方沖までの間を航行する場合、ふだん約40mの等深線付近を北進し、約20mの等深線を北進すると本件干出浜に乗り揚げの危険があると思っていた。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターに表示された約40mの等深線付近を航行していることを確認したが、それ以外の表示を見ていなかった。</p> <p>船長は、本事故時、右舷船首方に約9回点滅を繰り返した灯光が那覇港中央灯浮標(モールス符号白光 毎8秒にA(・-))と思ったが、その灯光が琉球大瀬灯標であることを本事故後に知った。</p> <p>船長は、本事故時、作業船に注意を向けていて、右舷船首方に認めた灯光が、どこに見えていたのか分からなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、約800ℓの燃料油を搭載していたが、転覆により全量流出した。</p> <p>船長は、約40年間漁船に乗り組み、本事故発生海域の航行経験が豊富であった。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、那覇空港西方沖を北進中、船長が、右舷船首方に視認した灯光を港口の西方にある那覇港中央灯浮標と思い込み、GPSプロッターで船位の確認を行っていなかったことから、泊漁港への予定変針場所に向けるつもりで本件干出浜に向かう針路に変更したことに気付かず、本件干出浜に乗り揚げ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、那覇空港西方沖を北進中、船長が、右舷船首方に視認した灯光を港口の西方にある那覇港中央灯浮標と思い込み、GPSプロッターで船位の確認を行っていなかったため、泊漁港への予定変針場所に向けるつもりで本件干出浜に向かう針路に変更したことに気付かず、本件干出浜に乗り揚げ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>・夜間、浅瀬付近を航行する場合には、慣れた海域であっても、コンパス、GPS、レーダー等の航海計器を活用し、船位及び針路を確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

