

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年10月1日 08時05分ごろ
発生場所	沖縄県竹富町西表島船浦港上原地区 船浦港上原地区沖防波堤灯台から真方位251° 255m付近 (概位 北緯24° 25.0′ 東経123° 48.2′)
事故の概要	旅客船第八あんえい号は、東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年11月6日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客船 第八あんえい号、19トン
船舶番号、船舶所有者等	293-34600 沖縄、有限会社安栄観光
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	右舷及び中央のプロペラ翼に曲損及び欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客54人を乗せ、沖縄県石垣市石垣港に向けて船浦港上原地区の船着場からの離岸作業を開始した。</p> <p>本船は、船首を南方に向けた状態で後進しながら離岸した後、船長が東方にある船浦港上原地区港口に船首を向ける目的で左舷機操縦ハンドル及び右舷機操縦ハンドルを適宜操作して反時計回りにその場で回頭を試みたところ、風の影響と左クラッチの不具合で左に旋回し、船着場から南東方に約50m離れたところで‘船浦港上原地区の船着場南東方の旗竿’（以下「本件旗竿」という。）を右舷方にふだんより近くに見る状態となって回頭を終えた。</p> <p>本船は、主機3基を回転数毎分500として約2～3ノットの対地速力で手動操舵により船浦港上原地区港口に向けて東進中、‘船浦港上原地区の船着場東方の浅所’（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が航行に支障がないことを確認し、自力で離礁して航行を続けた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約2.3mであった。</p> <p>船長は、ふだんから本件旗竿が南側の浅所を示すものと思って利用しており、本事故当時、本件旗竿を右舷方に見る状態となった後に東進したので、本船の進行方向に浅所がないと思っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを作動させていたものの、</p>

	<p>使用していなかった。</p> <p>本船は、右舷、中央及び左舷に3基の主機及び逆転減速機が設置されており、各々の操縦ハンドルを操作すれば、油圧作動により、主機の回転数及び逆転減速機のクラッチを遠隔操縦できるようになっていた。</p> <p>本船は、本事故後、左舷機操縦ハンドルから左舷逆転減速機のクラッチレバーを油圧で作動させる装置までの配管の継手から少量の油漏れを生じていたので、空気が混入してクラッチの嵌合^{かんごう}に不具合が生じていたことが判明した。</p>
分析	<p>本船は、船浦港上原地区内を東進中、船長が、ふだんより近くに本件旗竿が見えている状況下、GPSプロッターを使用して船位の確認を行っていなかったことから、本件浅所に近づいていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、船浦港上原地区内を東進中、船長が、ふだんより近くに本件旗竿が見えている状況下、GPSプロッターを使用して船位の確認を行っていなかったため、本件浅所に近づいていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 物標の見え具合がふだんと異なる場合、GPSプロッターを使用して船位の確認を行うこと。 ・ 操縦装置を構成する油圧装置及び作動油管は、定期的に点検及び整備を行うこと。