

船舶事故調査報告書

令和元年10月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年4月18日 11時30分ごろ
発生場所	沖縄県恩納村サンマリーナ沖 <small>まえかねく</small> 前兼久港北防波堤灯台から真方位030° 1,900m付近 （概位 北緯26°27.8′ 東経127°48.5′）
事故の概要	旅客船タクマ2は、航行中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 タクマ2は、プロペラ翼の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月24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	旅客船 タクマ2、49トン 136467、第一交通産業株式会社（A社） 23.70m×5.00m×2.11m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,168kW（合計）、平成10年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年12月6日 免状交付年月日 平成31年2月12日 免状有効期間満了日 令和6年2月11日 航海士 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年8月31日 免状交付年月日 平成26年7月24日 免状有効期間満了日 令和元年8月30日 運航部長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月14日 免状交付年月日 平成29年9月28日 免状有効期間満了日 令和4年9月27日
死傷者等	なし
損傷	ブラケット、シャフト及び舵に擦過傷、両舷プロペラ翼に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約3.0m/s、視界 良好

	<p>海象：波高 約1m、潮汐 低潮期 太陽の高度及び方位：高度 68.3°、方位 133.6°</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、沖縄県にある那覇港と本部町渡久地港（北谷町フィッシャリーナ及びサンマリーナ経由）を結ぶ一般旅客定期航路（以下「本件定期航路」という。）を運航する高速船で、平成31年4月18日10時40分ごろ、船長、航海士及び運航部長（サンマリーナ出入港の指導役）ほか2人が乗り組み、旅客1人を乗せ、サンマリーナに向けて渡久地港を出港した。</p> <p>本船は、11時20分ごろ、航海士が、サンマリーナに入る航路（以下「本件航路」という。）入口手前で約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、本件航路入口付近に設置されている私設のボンデンブイのうち、サンマリーナに向かって右側の通称1番ブイ（白色）（以下「1番ブイ」という。）及び同左側の通称2番ブイ（黒色）（以下「2番ブイ」という。）を確認した後、本件航路中央を航行した。</p> <p>運航部長は、船橋内の右舷側に立ち、船首方にある本件航路中間付近に設置された私設ブイのうち、サンマリーナに向かって右側の通称3番ブイ（赤色）（以下「3番ブイ」という。）及び同左側の通称4番ブイ（緑色）（以下「4番ブイ」という。）を確認した後、3番ブイ付近において、シュノーケルを行っている数名の遊泳者を認め、遊泳者が本件航路内に入ってくるように見えたので、遊泳者の動向を注視していた。</p> <p>本船は、3番ブイ及び4番ブイを通過する時、航海士が、遊泳者が気になり、慎重に操船しようと速力を約5knに減じ、船首方を見て操船中、太陽光の反射で海面が見えづらくなったが、本件航路入口で中央を航行していたので、本件航路の中央を航行しているつもりで、さんご礁との境目を確認できないまま目視により航行を続けた。</p> <p>本船は、運航部長が右側に寄せるよう船長及び航海士に伝えた直後、船尾付近に衝撃を感じ、11時30分ごろ、さんご礁に乗り揚げたことを認め、直ちに機関を停止した。</p> <p>本船は、機関長が船体内部を確認したところ、浸水がなく、旅客及び乗組員に怪我がなく、自然離礁後、サンマリーナに入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 プロペラ翼の破損等状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A社は、海上運送法（昭和24年法律第187号）第8条に定める一般旅客定期航路事業者であり、平成31年4月13日、本件定期航路に就航した。</p> <p>A社は、本件定期航路就航に当たり、平成30年9月頃から就航までの間、運航部長の指導により、乗組員に対して試験運航を繰り返し行っていた。</p>

	<p>船長、航海士及び運航部長は、サンマリーナに入港する際、目視により陸上の建物及びサンマリーナの防波堤を確認していたが、GPSプロッターを活用していなかった。</p> <p>航海士は、太陽光の反射で船首方の海面が見えづらくなった際、サングラスをかけていなかった。</p> <p>船長は、3番ブイと4番ブイを通過した後、本船が左側に寄っていると感じていたが、もう少しすれば、航海士が舵を右に切ると思い、航海士に対して指示や助言を行っていなかった。</p> <p>本件航路は、最大幅約40m、水深約10mであり、航路の両端にさんご礁が点在している。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.85m、船尾約1.80m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>なし</p> <p>本船は、本件航路を航行中、航海士が、3番ブイ付近でシュノーケルを行っている数名の遊泳者の存在を確認した際、速力を減じたものの、太陽光の反射によって船首方の海面が見えづらく、本件航路の中央を航行しているつもりで4番ブイ付近に向けて航行を続けたことから、さんご礁に近寄っていることに気付かず、さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が本件航路を航行中、航海士が、3番ブイ付近でシュノーケルを行っている数名の遊泳者の存在を確認した際、速力を減じたものの、太陽光の反射によって船首方の海面が見えづらく、本件航路の中央を航行しているつもりで4番ブイ付近に向けて航行を続けたため、さんご礁に近寄っていることに気付かず、さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、サンマリーナへの寄港について、潮位が低い場合には寄港しないこととし、あらかじめ寄港しない日を設けてホームページに公表する措置を採った。</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"> ・GPSプロッターに航跡を記録し、目視のほかGPSプロッターを活用して操船に当たること。 ・シュノーケルの運営者及びA社は、事前に入出港時刻を確認し合い、船舶は遊泳者の動向に注意を払い、遊泳者は船舶に近づかないなど安全を確保するための措置を講じること。 ・操船者は、太陽光の海面反射や逆光で船首方が見えづらい場合、サングラスを使用して操船に当たること。 ・船長は、操船者に対し、安全運航を行うための指示や助言を行う

	こと。
--	-----

付図1 事故発生経過概略図

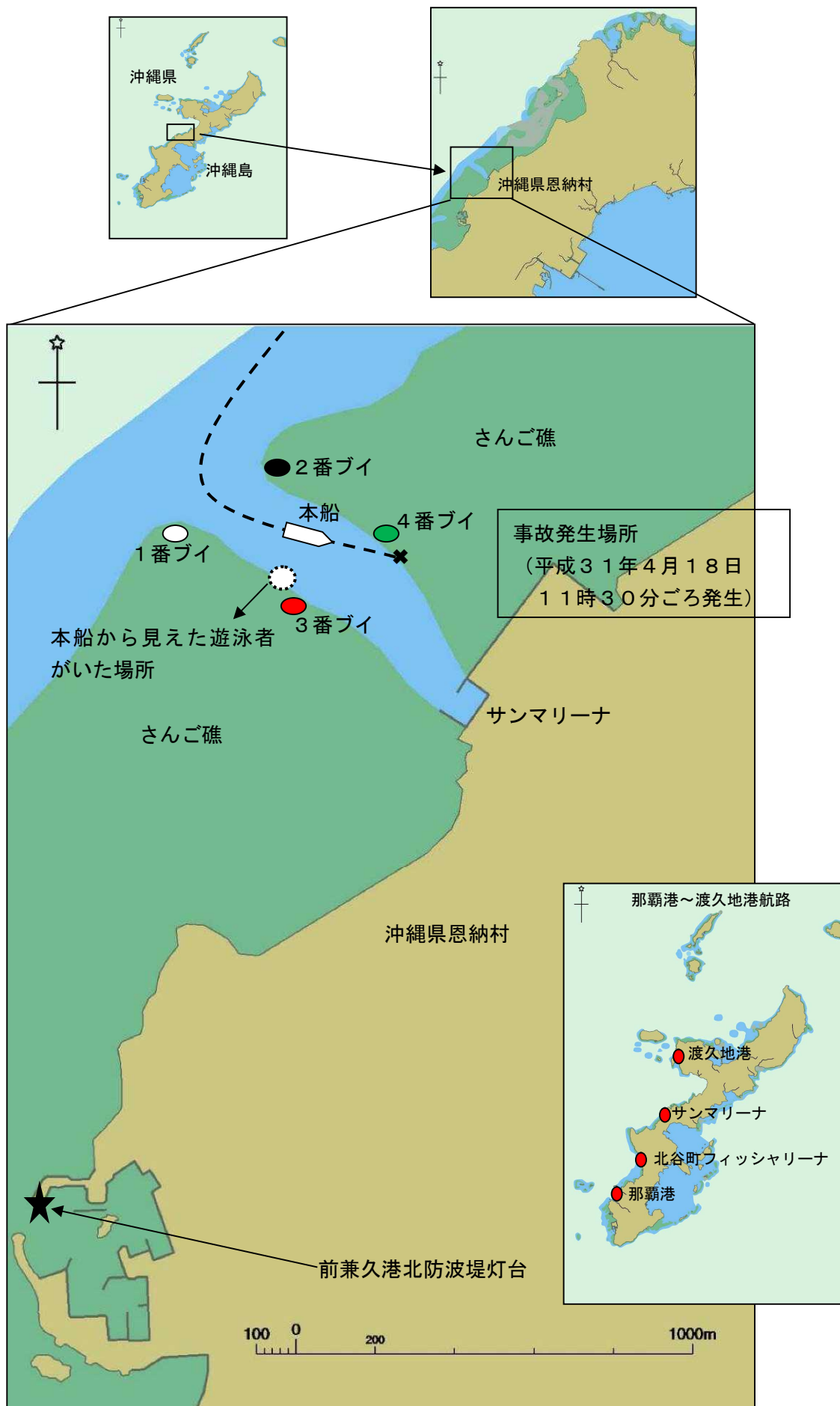


写真1 本船



写真2 プロペラ翼の破損等状況

