

船舶事故調査報告書

令和元年7月3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1月26日 17時04分ごろ（1件目の事故） 平成31年1月26日 17時16分ごろ（2件目の事故）
発生場所	沖縄県宮古島市伊良部島南方沖 （1件目の事故） 長山水路第2号灯標から真方位234°70m付近 （概位 北緯24°46.7′ 東経125°11.6′） （2件目の事故） 長山水路第2号灯標から真方位016°610m付近 （概位 北緯24°47.0′ 東経125°11.7′）
事故の概要	（1件目の事故） 漁船清徳丸は、航行中、干出浜に乗り揚げた。 清徳丸は、船底キールに擦過傷を生じた。 （2件目の事故） 漁船清徳丸は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。 清徳丸は、船底キールの破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月28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 清徳丸、4.88トン ON3-28367（漁船登録番号）、個人所有 9.90m（Lr）×2.25m×1.00m、FRP ディーゼル機関、73.55kW、昭和54年12月19日 第296-3562号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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55年4月2日 免許証交付日 平成28年8月29日 （令和4年8月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	（1件目の事故） 船底キールに擦過傷

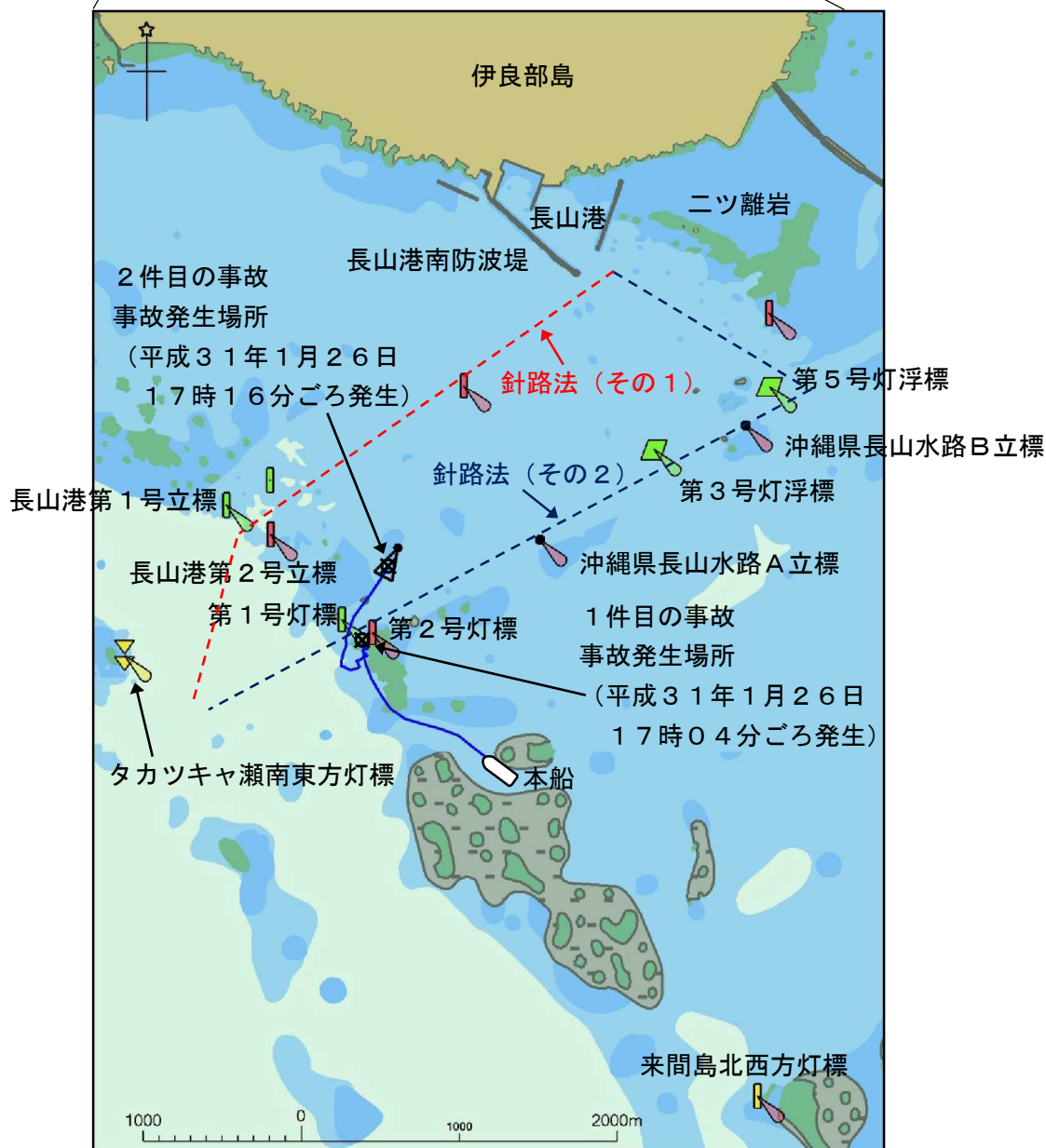
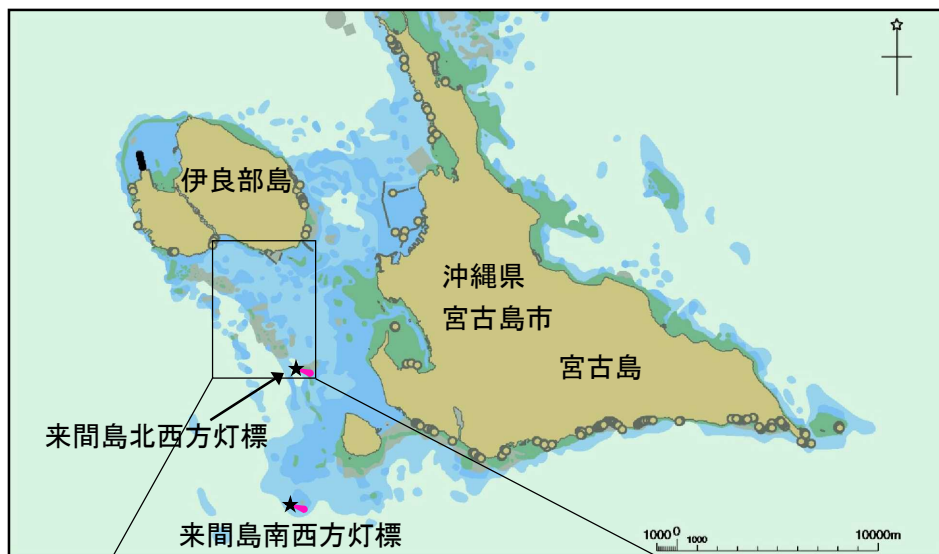
	<p>(2件目の事故)</p> <p>船底キールに破口、主機等に濡損(全損)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約12.1～12.4m/s(最大瞬間風速約15.4～15.9m/s)、視界 良好</p> <p>海象：波向 北、波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日没時刻：18時26分ごろ</p> <p>宮古島には、平成31年1月25日16時06分に波浪注意報(有義波高2.5m)が、26日04時04分に強風注意報(平均風速15m/s)がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、宮古島市宮古島東南東方沖でそでいか漁の作業中に海象が悪化する予報を知り、漁を中断して島陰で荒天を避けることとし、1月25日16時00分ごろ同島南岸沖に向かった。</p> <p>船長は、風を避けるため宮古島南岸の港に入港しようと思い、同島南岸に向けて航行中、26日16時00分ごろ、操舵区画前部の船員室に備え付けたGPSプロッターを確認したところ、来間島南西方灯標北方沖が航行可能な水域に見えたので、同灯標北方沖に向け北進した。</p> <p>船長は、来間島北西方灯標を過ぎた後、伊良部島南方沖で前方に浅礁が見えたので、操舵区画の天井から顔を出し、目視で障害となる浅礁がないかを確認しながら操縦リモコンのダイヤルを操作して航行中、赤色の灯標(長山水路第2号灯標)(以下、灯標及び灯浮標については、「長山水路」を省略する。)と緑色の灯標(第1号灯標)を前方に認めた。</p> <p>船長は、赤色の灯標を右舷側に見て通過しようとしたところ、同灯標の近くに浅礁の切れ間があるように見えたので、同灯標に近寄って航行していたところ、17時04分ごろ、衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見て干出浜(さんご礁)に乗り揚げたことを知り、機関室に浸水がないことを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、北風により南方に流されて乗り揚げた干出浜から自然に離礁し、船長が、赤色の灯標と緑色の灯標との間の奥に位置する防波堤の内側に巡視船を認めて港があると思い、目視で両灯標の間を北北東進中、白波で海面下の状況が見えない状態になり、17時16分ごろ浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機を中立運転とした後、機関室を確認して浸水していることを知り、ビルジポンプによる排水を行っていたところ、本船が自然に離礁して漂流し始めたので、航行を試みたが、舵が動かなくなっ</p>

	<p>ていることを認め、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用し、錨を投入した後、来援した海上保安庁のゴムボートで救助され、巡視艇で宮古島市平良港に運ばれた。</p> <p>本船は、その後、錨泊した状態で右舷側に横転し、船長が手配した引船により長山港にえい航された後、陸上に引き揚げられ、解体された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋)、写真1 陸揚げ後の本船、写真2 船底キール等の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(両事故共通の事項)</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.5mであった。</p> <p>海上保安庁発行の九州沿岸水路誌(平成28年3月発行)によれば、長山港の水路について、次のとおり記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側からの針路法(その1) <p>巡視船(150t)は、タカツキャ瀬南東方灯標(24°46.6′N 125°10.7′E)南東側約500m付近から長山港第1号立標(24°47.1′N 125°11.1′E)を航進目標に針路015°で進み、長山港第1号立標の南200m付近に達したら、長山港第1号立標及び同2号灯標(24°47.0′N 125°11.2′E)の中央付近を、長山港南防波堤先端とニツ離岩西端の中央付近を航進目標として針路055°で進み、防波堤を航過して港内に入る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側からの針路法(その2) <p>巡視船(150t)は、タカツキャ瀬南東方灯標南東側約500mから針路062°で長山水路第1号灯標(24°46.8′N 125°11.5′E)、長山水路第2号灯標(24°46.7′N 125°11.6′E)間から長山水路を進み、長山水路第5号灯浮標(24°47.5′N 125°13.1′E)航過後、長山港口中央に向け針路301°で進み港内に入る。</p> <p>船長は、本事故後、巡視船を認めた港が長山港、赤色の灯標が第2号灯標及び緑色の灯標が第1号灯標であることを知り、両灯標が長山港等への出入口を示し、他の灯浮標及び立標が並んで水路を示していることを知った。</p> <p>船長は、伊良部島南方沖で浅礁を認めてから、日没まで時間があるので目視により安全に航行できると思い、GPSプロッターを見ていなかった。</p> <p>船長は、約30年間漁船の乗船経験があったが、伊良部島南方沖を航行した経験がなかった。</p> <p>甲板員は、操舵区画にいたが、操舵区画船首側の窓に飛沫が掛かっ</p>

	<p>(1件目の事故に関する事項)</p> <p>海図W1283(長山港)によれば、第2号灯標付近から南方約500mまで干出浜が広がっている。</p> <p>(2件目の事故に関する事項)</p> <p>海図W1283(長山港)によれば、左舷標識として第1号灯標、第3号灯浮標及び第5号灯浮標、右舷標識として第2号灯標、沖縄県長山水路A立標及び沖縄県長山水路B立標が並んで水路を示しており、本事故発生場所付近の水深は0.7mである。</p> <p>船長は、1件目の事故で乗り揚げた干出浜から離礁した後、船体の損傷状況が気になり、防波堤の内側に巡視船を認めた港に、早く入港して損傷状況を確認したいと思った。</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>(1件目の事故)あり、(2件目の事故)あり</p> <p>(1件目の事故)なし、(2件目の事故)なし</p> <p>(1件目の事故)なし、(2件目の事故)なし</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、伊良部島南方沖に向けて航行中、船長が、伊良部島南方沖の航行経験がない中、第2号灯標付近を航行する際、日没前なので目視により浅所を確認できると思い、第2号灯標の近くに浅礁の切れ間があるように見えて通過しようとしたことから、第2号灯標南方の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、干出浜を自然に離礁した後、船長が、伊良部島南方沖の航行経験がない中、船体の損傷状況が気になり、入港して損傷状況を確認したいと思い、また、白波で海面下の状況が見えない状態でも目視により航行できると思い、第1号灯標と第2号灯標との間の奥に位置する長山港に船首を向けて北北東進したことから、伊良部島南方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、伊良部島南方沖に向けて航行中、船長が、伊良部島南方沖の航行経験がない中、第2号灯標付近を航行する際、日没前なので目視により浅所を確認できると思い、第2号灯標の近くに浅礁の切れ間があるように見えて通過しようとしたため、第2号灯標南方の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、干出浜を自然に離礁した後、船長が、伊良部島南方沖の航行経験がない中、船体の損傷状況が気になり、入港して損傷状況を確認したいと思い、また、白波で海面下の状況が見えない状態でも目視により航行できると思い、第1号灯標と第2号灯標との間の奥に位置する長山港に船首を向けて北北東進したため、伊良部島南</p>

	方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。
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">・ 航行経験のない海域に接近する場合、事前に航行予定海域の水路調査を行うこと。・ GPSプロッターを活用し、船位の確認を適切に行うこと。・ 最新の気象情報を入手し、天候の悪化が予想される場合には、早めに帰港する又は避難港に避難すること。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
08:56:09	24-39-06.5	125-17-41.0	311.4	7.6
09:27:09	24-41-20.1	125-14-11.4	298.3	7.1
09:48:09	24-41-22.0	125-11-08.7	322.9	6.3
11:02:09	24-48-56.8	125-07-11.2	338.3	7.9
14:00:38	24-46-50.1	125-06-32.3	047.8	4.4
16:04:02	24-41-00.0	125-12-39.0	016.0	5.9
16:19:05	24-42-26.3	125-13-13.0	333.6	4.7
16:31:02	24-43-34.4	125-13-00.3	357.0	6.4
16:45:32	24-45-09.8	125-13-00.0	007.6	6.9
16:52:03	24-45-52.1	125-12-42.4	315.8	7.0
17:00:32	24-46-24.7	125-11-44.3	298.4	7.7
17:04:02	24-46-40.9	125-11-34.9	146.1	0.7
17:09:37	24-46-36.7	125-11-33.3	158.6	1.4
17:11:02	24-46-35.6	125-11-29.8	304.8	4.3
17:13:32	24-46-45.7	125-11-32.7	026.6	5.6
17:16:32	24-47-01.2	125-11-43.0	288.9	1.3
18:07:46	24-46-31.6	125-11-53.0	064.9	1.7

※船位は、GPSアンテナの位置である。また、対地針路は、真方位である。

写真1 陸揚げ後の本船



写真2 船底キール等の損傷状況

