

## 船舶事故調査報告書

令和元年7月17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1日 19時15分ごろ
発生場所	沖縄県粟国村粟国港南東方沖 浜四等三角点から真方位207°570m付近 (概位 北緯26°34.5′ 東経127°14.3′)
事故の概要	漁船昌丸は、北西進中、干出浜に乗り揚げた。 昌丸は、舵板の脱落等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月15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 昌丸、2.95トン ON3-09611（漁船登録番号）、個人所有 8.83m(Lr)×2.06m×0.74m、FRP ディーゼル機関、77.20kW、昭和49年8月10日 第296-1135号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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20年1月17日 免許証交付日 平成29年10月20日 (令和5年1月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	舵板が脱落、船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北東、風速 約8m/s、視界 不良 海象：うねり 波向北北東、波高約1.5～2m、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：17時50分ごろ 常用薄明終了時刻：18時15分ごろ 慶良間、粟国諸島には、平成31年1月1日04時05分に波浪注意報（発表基準 有義波高2.5m）が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	船長は、‘機関故障で運航不能となった知人の漁船船長’（以下知人の漁船を「B船」、知人の船長を「船長B」という。）から、船長Bが

	<p>所有する本船でB船をえい航してほしい旨の依頼を携帯電話で受け、本船に1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、平成31年1月1日18時00分ごろ本船を栗国港から出港させた。</p> <p>船長は、本船に初めて乗船することとなり、航海灯のスイッチの場所が分からなかったので航海灯を点灯できず、また、GPS機能付き魚群探知機を作動させたが、操作方法が分からず、魚探画面から船位を把握するプロッター画面に切り替えることができずに航行を続けた。</p> <p>本船は、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で約2～3海里(M)南東進したが、B船を発見できず、日没後で周囲が暗くなり、波が高くなってきたので、B船をえい航して帰航するのは危険と判断し、船長Bに栗国港に引き返すことを携帯電話で連絡した。</p> <p>本船は、栗国港に向け、約6knの速力で北西進中、降雨で視界が悪く、栗国港東防波堤(以下「東防波堤」という。)に設置されている標識灯(以下「本件標識灯」という。)が点灯していないので、真っ暗で港口が分からず、栗国港周辺の街灯りを目標にして入港しようとしたところ、19時15分ごろ東防波堤南東方沖の干出浜(さんご礁)に乗り揚げた。</p> <p>本船は、機関が停止し、19時20分ごろ、船長が漁業組合を通じて海上保安庁に本事故の発生を通報し、風波により北西方の東防波堤付近まで圧流されたので投錨して船固めをされた後、乗船者全員が来援した海上保安庁のヘリコプターにより救助された。</p> <p>本船は、2日に自然離礁して南方沖に約1M漂流した後、船長が手配した僚船によりえい航され、栗国港に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本件標識灯は、東防波堤西端に設置されており、高さ3mのテーパ型標識灯で、標識灯上部に太陽電池式で灯色が赤色、灯質4秒1閃光(明0.5秒)、光達距離5.5kmの灯ろうが設置されていた。</p> <p>本件標識灯の灯ろうは、平成30年7月ごろに故障し、管理している沖縄県により11月に調査が行われ、部品が発注された後、平成31年3月に修理された。</p> <p>船長は、ふだん、自身が所有する漁船で日帰りでの漁を行っており、夜間に栗国港を出入港することがなかった。</p> <p>船長は、本件標識灯が故障で点灯していないことを知っていたが、船長Bから栗国港を出港して沖縄県那覇市方面に来ればB船がいることを聞き、それほど遠くない距離と思っていたので、えい航を承諾し、本船に乗り組んでB船に向かった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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</p> <p>本船は、本件標識灯が故障により点灯していない状況下、船長が、船長Bが所有する本船に初めて乗り組み、船位の確認ができない状態で粟国港を出港して航行したことから、帰港する際、同港の港口が分からずに航行を続けて同港南東方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船長Bから機関故障で運航不能となったB船のえい航を依頼され、初めて乗り組んだ本船で出港し、夜間に粟国港に出入港したことがなかったこと及びGPS機能付き魚群探知機の操作方法が分からなかったことから、本船の船位を確認できなかっ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、本件標識灯が故障により点灯していない状況下、船長が、船長Bが所有する本船に初めて乗り組み、船位の確認ができない状態で粟国港を出港して航行したため、帰港する際、同港の港口が分からずに航行を続けて同港南東方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 船長は、えい航等の救助を依頼された場合であっても、時刻、気象及び海象、えい航経験などの状況を考慮し、他の船長に依頼するか海上保安庁に救助を要請することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



写真1 本船

