

## 船舶事故調査報告書

令和2年7月8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  | 令和2年2月16日 01時49分ごろ  |
| 発生場所  | 沖縄県石垣市石垣港外防波堤<br>石垣港沖南防波堤北灯台から真方位330° 600m付近<br>（概位 北緯24° 20.2′ 東経124° 07.8′）   |
| 事故の概要   | 漁船 <sup>せいしやう</sup> 清正丸は、西北西進中、消波ブロックに乗り揚げた。<br>清正丸は、船底外板の破口等を生じた。  |
| 事故調査の経過   | 令和2年2月17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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁船 清正丸、2.71トン<br>ON3-70981（漁船登録番号）、個人所有<br>9.16m（Lr）×2.02m×0.67m、FRP<br>ディーゼル機関、94.1kW、昭和57年2月15日<br>第296-5439号（船舶検査済票の番号）  |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 81歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和51年8月20日<br>免許証交付日 令和元年5月9日<br>（令和6年1月24日まで有効）   |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | 船底外板に破口を伴う擦過傷、プロペラ翼に曲損、機関室に浸水   |
| 気象・海象   | 気象：天気 曇り、風向 南、風速 約6～7m/s、視界 良好<br>海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期  |
| 事故の経過   | 本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、令和2年2月16日01時30分ごろ石垣市石垣漁港を出港し、石垣港外防波堤（以下「本件防波堤」という。）南西方沖を通過しようと西北西進した。<br>本船は、船長が本件防波堤南端に設置されている標識灯（以下「本件標識灯」という。）が点灯していないことを知っていたものの、これまでも本件防波堤と本件防波堤南西方沖約70mに設置してある石垣港第3号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）との間（可航幅約 |

|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>50m)を航行していたので問題ないと思い、約7ノットの対地速力で航行していたところ、01時49分ごろ本件防波堤南西端の消波ブロックに船首部が乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が釣り竿で押して、消波ブロックから離脱することができたものの、左舷側に南方からの波を受けて圧流され、本件防波堤に沿うように左舷側に約45度傾斜した状態で再び消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、出港中の僚船に発見された後、僚船により船長が救助され、07時49分ごろ海上保安庁に通報された。</p> <p>本船は、10時13分ごろ僚船により引き出され、石垣漁港にえい航された後、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 本事故発生後の状況 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1.1mであった。</p> <p>本船は、操舵室にある舵軸につながれた木棒で舵板を操作して変針する仕組みとなっていた。</p> <p>船長は、ふだん、石垣港内では操舵室の木板に立ち、舵軸につながれた木棒を足に挟んで同室天井の開口部から頭を出し、目視で前方の見張りを行いながら操船しており、本事故当時、本件防波堤と本件灯浮標の中央付近を通過する針路になっていると思い、GPSプロッター一画面で本船の船位及び針路を確認していなかったため、消波ブロックに向かう針路となっていることに気付いていなかった。(写真1参照)</p> <div data-bbox="561 1272 1422 1776" data-label="Image"> </div> <p>写真1 操舵室の状況</p> <p>船長は、これまでも本件標識灯が点灯していない状況で夜間に出港しており、可航幅約50mの本件防波堤と本件灯浮標との間を航行することもあれば、広い海域の本件灯浮標の南西方沖を航行することもあり、本件防波堤と本件灯浮標との間を航行しても漁場までの近道にはならないので、安全に本件灯浮標の南西方沖を航行するべきであっ</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>たと本事故後に思った。</p> <p>本件標識灯は、本事故発生後、海上保安庁から管理者に本件標識灯が点灯していない旨の連絡があり、2月18日に修理された。</p>  |
| <p><b>分析</b></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、石垣港を西北西進中、船長が、本件標識灯が点灯していない状況にあることを知っていたものの、これまでも本件防波堤と本件灯浮標との間を航行していたので問題ないと思い、目視のみで前方の見張りを行いながら航行を続けたことから、本件防波堤南西端の消波ブロックに向かう針路となっていることに気付かず、消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。</p>                   |
| <p><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、夜間、本船が石垣港を西北西進中、船長が、本件標識灯が点灯していない状況にあることを知っていたものの、これまでも本件防波堤と本件灯浮標との間を航行していたので問題ないと思い、目視のみで前方の見張りを行いながら航行を続けたため、本件防波堤南西端の消波ブロックに向かう針路となっていることに気付かず、消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。</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>・慣れた港内においても、夜間に航行する場合は、目視のみならず、GPSプロッタ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> <li>・慣れた港内においても、夜間に航行する場合は、物標等との間の狭い海域を航行せず、広い海域を航行することが望ましい。</li> </ul> |

付図1 事故発生経過概略図

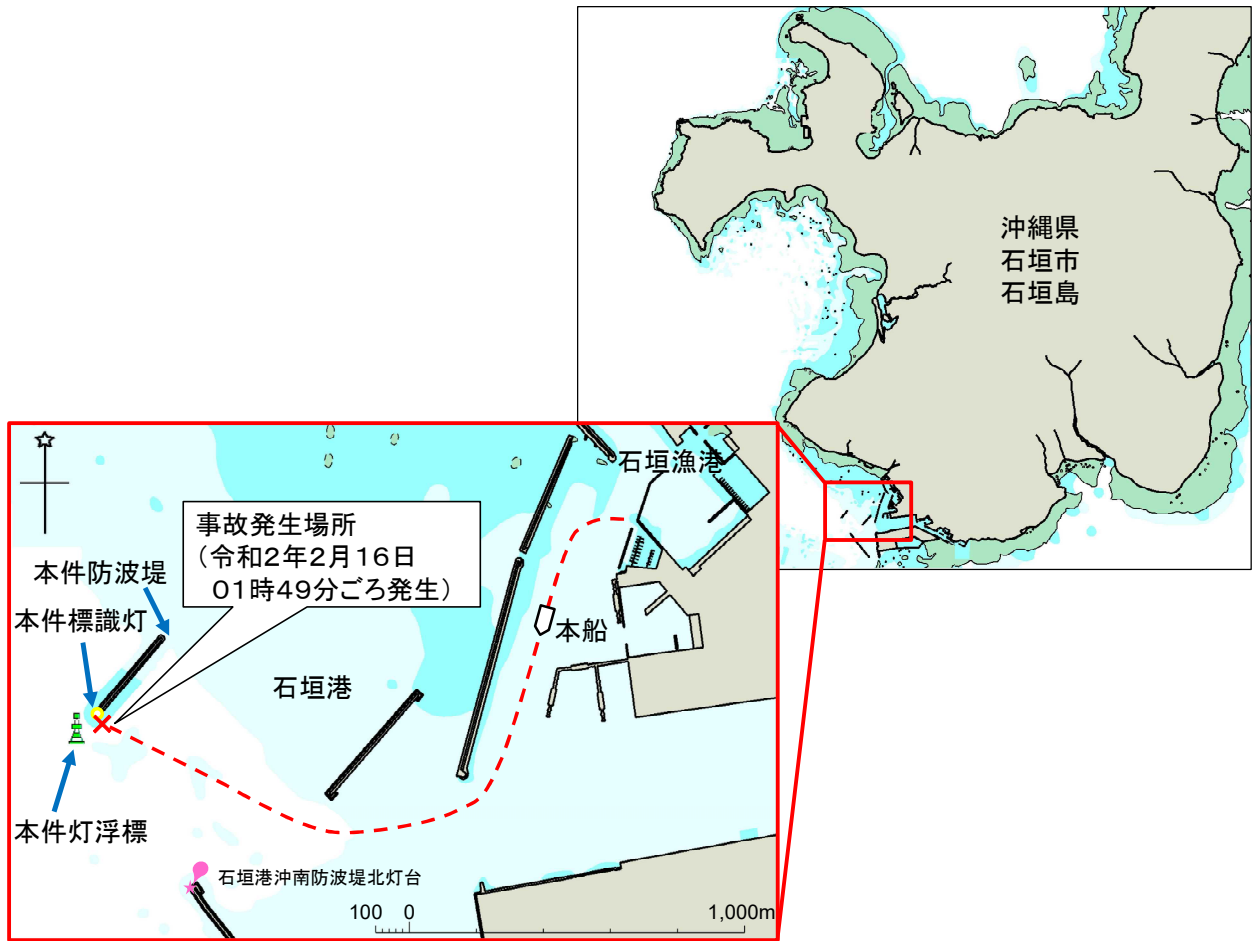


写真2 本事故発生後の状況



(海上保安庁提供の写真に、本件標識灯等を図示したものである。)