

船舶事故調査報告書

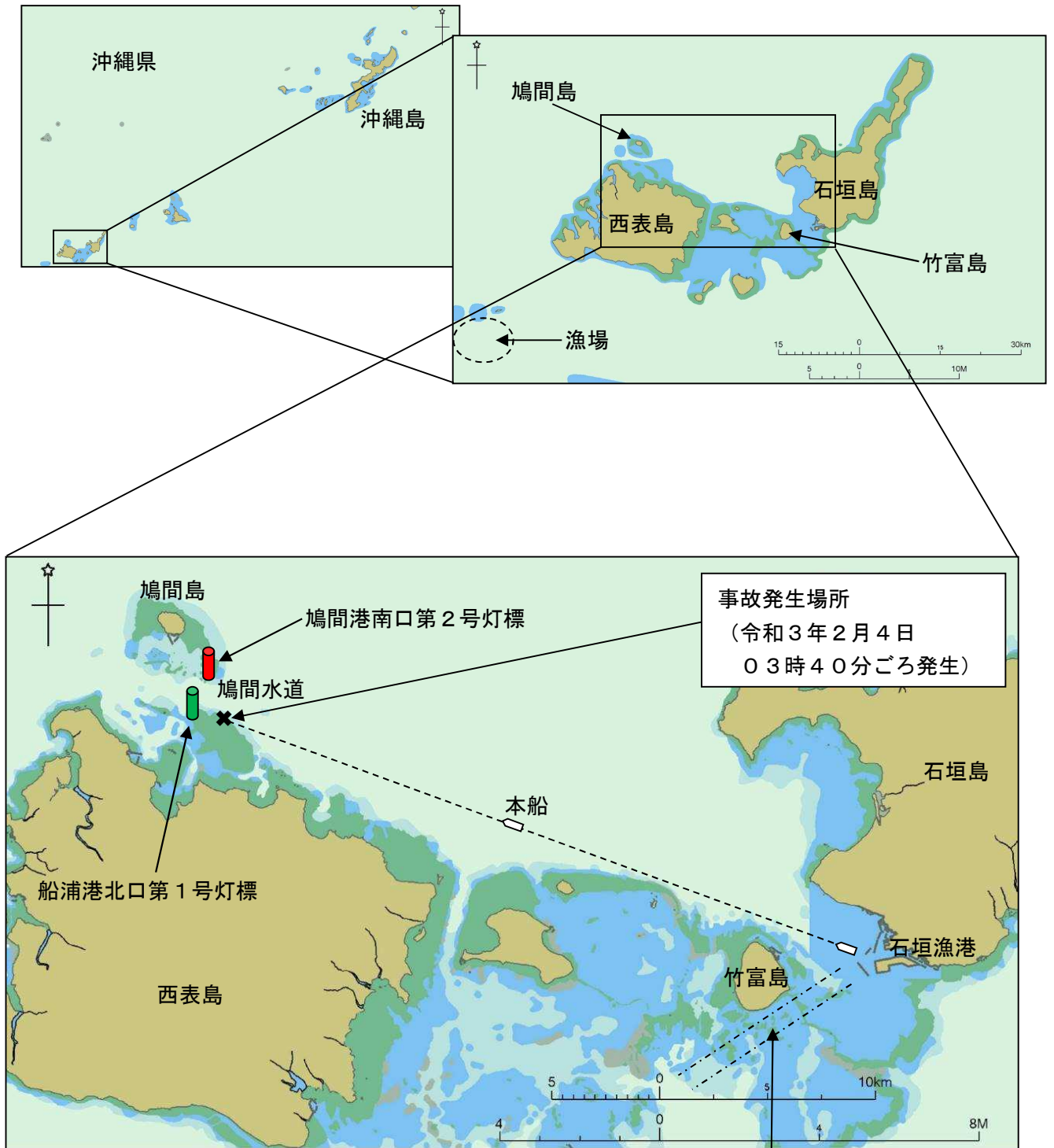
令和3年6月30日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年2月4日 03時40分ごろ
発生場所	沖縄県竹富町船浦港北東方の干出浜（西表島） 船浦港北口第1号灯標から真方位095° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯24° 25.9′ 東経123° 50.8′）
事故の概要	漁船千鶴丸は、航行中、干出浜に乗り揚げた。 千鶴丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年2月8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 千鶴丸、2.15トン ON3-70502（漁船登録番号）、個人所有 8.90m（Lr）×1.60m×0.69m、FRP ディーゼル機関、125.04kW、昭和49年2月2日 第296-4698号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 60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57年5月7日 免許証交付日 令和2年8月24日 （令和7年10月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板及び船底キールに破口、プロペラ翼に曲損及び破損、舵に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 5、視界 良好 海象：うねり 波高約2.0m、波向北、潮汐 下げ潮の中央期
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3年2月4日02時00分ごろ、西表島の北西方にある漁場（以下単に「漁場」という。）に向け、沖縄県石垣市石垣漁港を出港した。 船長は、漁場に向かう際、僚船3隻も同航することになっていたもので、干出浜が点在して航路幅が狭い竹富町竹富島の南側を航行するよりも、航路幅が広い同島の北側を航行して鳩間水道を通過した方が安全と考え、僚船3隻の船長も同じ考えだったので、僚船3隻の後方を

	<p>ついていくように同島の北側から鳩間水道に向けて航行した。</p> <p>船長は、僚船3隻から3km以上離れて鳩間水道に向けて航行中、右方に鳩間港南口第2号灯標（赤灯）、左方に船浦港北口第1号灯標（緑灯）を見て、両灯標間の通過を目標とした。</p> <p>船長は、緑灯の付近に干出浜（以下「当該干出浜」という。）が鳩間水道寄りに突き出ていることを知っていたので、目視で当該干出浜を探したところ、辺りが暗かったこともあって見付けることができなかったが、当該干出浜は海面下にあると思い、航行を続けた。</p> <p>船長は、赤灯及び緑灯が近くに見え出してきたのでそのまま直進すれば両灯標間を通過できると思って安心し、空腹だったので、食事を取りながら航行を続けていたところ、突然の衝撃音と共に本船の速力が急速に低下し、03時40分ごろ、本船が干出浜に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>本船は、第十一管区海上保安本部に本事故発生が確認され、10時18分ごろ満潮に合わせて僚船により引き出し作業が行われて離礁し、石垣漁港へえい航された後、所属の漁業協同組合の造船所に上架された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、附表1 AIS記録（抜粋）、写真1 本船、写真2 プロペラ翼等損傷状況、写真3 船底キール損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約70cm及び船尾約1m30cmであった。</p> <p>船長は、漁の経験を45年ほど持ち、潜水漁（フーカー漁）を行った経験もあり、西表島や竹富島の周辺海域の干出浜、航路標識などの存在を知っていた。</p> <p>船長は、航行中、GPSプロッタを作動させ、時折GPSプロッタ画面で船位を確認していたが、本事故発生の20分程前から同画面を見ていなかった。</p> <p>船長は、鳩間水道に向けて航行中、東寄りの風を受けていたが強くは感じておらず、また、北寄りのうねりを右舷側に受けていたが、押し寄せられる感じを受けていなかった。</p> <p>船長は、本事故当日、身体に具合の悪いところはなく、睡眠も十分取れており、健康状態に問題はなかった。</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、石垣漁港から鳩間水道に向けて航行中、船長が、当該干出浜が海面下にあり、右方に鳩間港南口第2号灯標（赤灯）、左方に船浦港北口第1号灯標（緑灯）を見て、このまま直進すれば両灯標間を通過できると思って安心し、食事を取りながら航行を続けたことか</p>

	ら、当該干出浜の存在に気付かず、当該干出浜に乗り揚げたものと推定される。
原因	<p>本事故は、夜間、本船が石垣漁港から鳩間水道に向けて航行中、船長が、当該干出浜が海面下であり、右方に鳩間港南口第2号灯標（赤灯）、左方に船浦港北口第1号灯標（緑灯）を見て、このまま直進すれば両灯標間を通過できると思って安心し、食事を取りながら航行を続けたため、当該干出浜の存在に気付かず、当該干出浜に乗り揚げたものと推定される。</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"> ・夜間に航行する際、目標とした灯標等を通過するまでは目視による灯光の確認とともにGPSプロッタを活用して船位の確認を行うこと。 ・干出浜の付近を航行すると乗揚げ等の危険があるので、干出浜の付近に近づかないこと。

付図1 事故発生経過概略図



干出浜が点在して航路が狭い竹富島の南側

付表1 A I S記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
02:52:09	24-23-14.3	123-59-08.3	293.3	10.1
03:00:08	24-23-41.5	123-57-45.9	290.1	10.3
03:05:09	24-23-57.0	123-56-55.7	286.8	9.7
03:10:09	24-24-12.4	123-56-05.1	287.5	10.0
03:15:08	24-24-28.4	123-55-14.3	287.4	10.4
03:20:09	24-24-46.0	123-54-22.1	287.2	10.5
03:25:08	24-25-03.0	123-53-30.3	291.8	9.9
03:30:09	24-25-20.1	123-52-36.9	287.3	10.0
03:35:08	24-25-36.5	123-51-44.2	293.8	10.4
03:40:09	24-25-51.9	123-50-50.7	294.0	10.7
03:40:39	24-25-52.8	123-50-46.7	239.7	3.1
03:41:08	24-25-52.1	123-50-46.6	220.6	0.1

※船位は、船橋上方に設置された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 本船

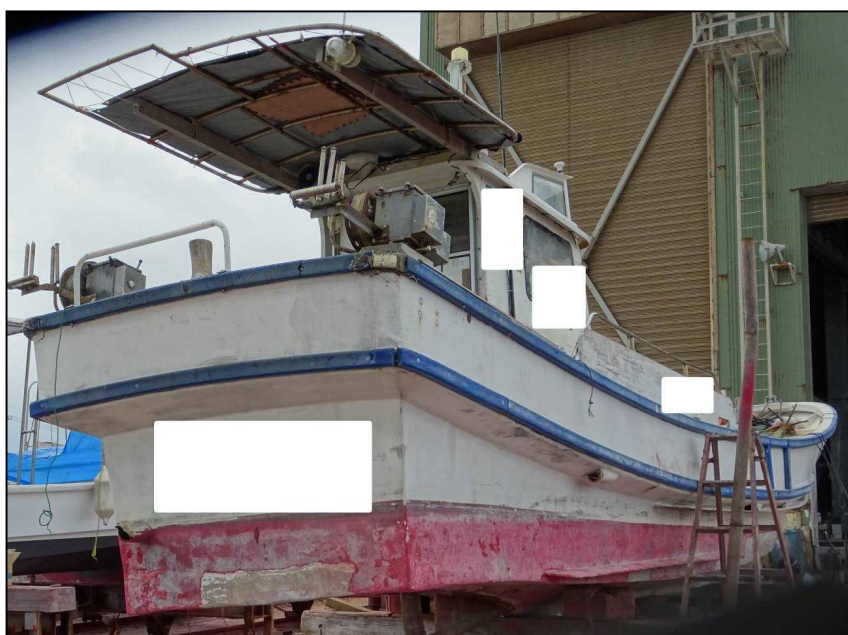


写真2 プロペラ翼等損傷状況

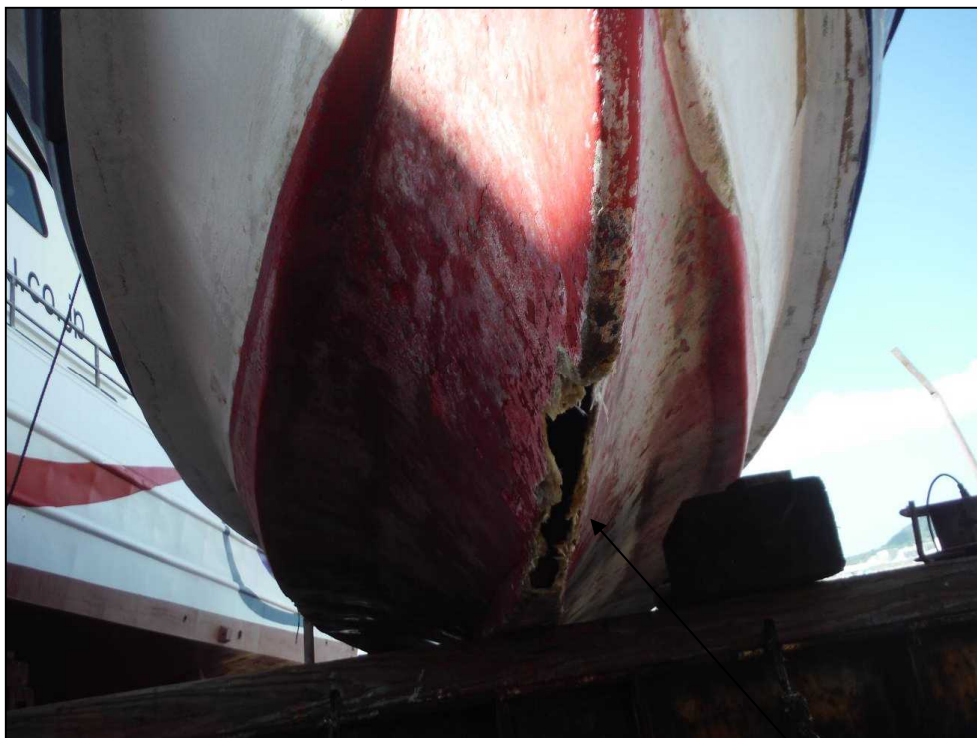


舵に曲損

プロペラ翼に曲損及び破損

船底外板に破口

写真3 船底キール損傷状況



船底キールに破口