

船舶事故調査報告書

令和5年11月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年11月24日 13時10分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市伊良部島長山港南西方沖 長山水路第2号灯標から真方位252°150m付近 （概位 北緯24°46.7′ 東経125°11.5′）
事故の概要	旅客船モンブランは、後進中、浅所に乗り揚げた。 モンブランは、舵頭材の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年6月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 モンブラン、619トン 142371、株式会社深松組、株式会社はやて（A社、船舶借入人） 52.17m (Lr) × 10.00m × 5.20m、鋼 ディーゼル機関、993kW、平成11年1月
乗組員等に関する情報	船長 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月5日 免状交付年月日 令和3年7月12日 免状有効期間満了日 令和8年7月21日
死傷者等	なし
損傷	舵頭材に曲損、副舵後端部に擦過傷、主舵板前縁に欠損、リーマボルトに曲損、ガイドピンに曲損、ガイドブロックに曲損、ジャンピングストッパーに曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風速 約6～9m/s、視程 約1,000m 海象：波向 北西、波高 約0.8m、潮汐 低潮時、潮高 約57cm（平良）、潮流 南東流やや弱い流れ
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、旅客62人を乗せ、令和4年11月24日12時20分ごろ長山港南西方沖浅瀬付近の海中展望のポイントに向けて沖縄県宮古島市平良港を出港した。 本船は、伊良部島南方沖の長山水路西側に設置されている長山水路

	<p>第1号灯標（以下、灯標については「長山水路」を省略する。）及びその東南東方約220mに設置されている第2号灯標の間を西南西進して海中展望のポイントに到着し、12時50分ごろ第1号灯標付近の浅瀬に向くよう船首を北方に向けて海中展望を開始した。</p> <p>船長は、ふだん海中展望の間、主機及び舵を使用しながら、第1号灯標を右舷船首約20°に見て、船首をほぼ北方に向け、船尾を南方に向けており、海中展望後、右舷船首方に第1号灯標及び右舷船尾方に第2号灯標を確認し、後進して長山水路西方沖に出て、船首を平良港がある東北東方に向け、伊良部大橋及び伊良部島を船首方に視認しながら帰航していた。</p> <p>船長は、13時10分ごろ、雨で視界が悪く、伊良部大橋及び伊良部島が視認できなかったものの、いつもどおり船尾が南方に向いていると思い、航海計器で船首方位を確認しないまま、一旦後進してから船首を北東方に向けるつもりで、舵中央のまま、可変ピッチプロペラの翼角を後進10°として対地速力約1～2ノット（kn）の後進行きあしで後進させたところ、船尾部に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、本船が第2号灯標西南西方沖の浅所に乗り揚げたことに気付き、舵及びプロペラの確認運転を行ったところ、航行に支障が認められなかったため、平良港に向けて航行を開始し、本船を同港に帰港させた。</p> <p>本船は、船長がA社に本事故の発生を連絡し、潜水士による船底検査を行った結果、副舵後端部に擦過傷が確認されたが、ほかの船体に損傷が認められず、航行に支障がないと判断された。</p> <p>本船は、令和5年5月22日に沖縄県糸満市所在の造船所にて上架した際、舵に損傷があることが確認され、同日沖縄総合事務局運輸部に本事故の報告を行い、同造船所で修理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約2.6m及び船尾約3.8mであった。</p> <p>船長は、平成28年11月にA社で本船の一等航海士兼船長として雇入れされ、もう1人の船長と交代で、約6年間本船の船長職をとっていた。</p> <p>船長は、第2号灯標西南西方沖の浅所が存在することを認識していた。</p> <p>船長は、本事故当時、慣れた水路なので、コンパス、レーダー及びGPSプロッター等の航海計器を見なくても大丈夫だと思い、航海計器で船首方位を確認しておらず、船首が北東の風で風下に落とされ、南東流の潮流を受けて船尾が東寄りの南東方に向いていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、雨で長山水路の状況が明瞭に見えなかった</p>

	<p>が、第1号灯標をふだんとほぼ同じ右舷船首約20～30°に見ており、目視で第1号灯標との距離を保って操船できていたので、いつもの習慣に従って後進しており、第2号灯標西南西方沖の浅所に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、風速約6～9m/sの北東の風及び南東流の潮流を受け、船尾が南東方を向いている状況下、長山港南西方沖で帰航を開始する際、船長が、雨で長山水路の状況が明瞭に見えない中、船尾が南方に向いていると思い、いつもの習慣に従って後進したことから、船尾が第2号灯標西南西方沖の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん海中展望の間、第1号灯標付近の浅瀬に向くよう船首をほぼ北方に向け、船尾を南方に向けていたことから、船尾が南方に向いていると思ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船首が北東の風で風下に落とされ、南東流の潮流を受けていたことから、船尾が南方に向いておらず、南東方に向いていたものと考えられる。</p> <p>船長は、第1号灯標をふだんとほぼ同じ右舷船首約20～30°に見ており、目視で第1号灯標との距離を保って操船できていたこと、及び船尾が東寄りの南東方に向いていることに気付かなかったことから、いつもの習慣に従って後進したものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れた水路なので、コンパス、レーダー及びGPSプロッター等の航海計器を見なくても大丈夫だと思ったことから、航海計器で船首方位を確認していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風速約6～9m/sの北東の風及び南東流の潮流を受け、船尾が南東方を向いている状況下、長山港南西方沖で帰航を開始する際、船長が、雨で長山水路の状況が明瞭に見えない中、船尾が南方に向いていると思い、いつもの習慣に従って後進したため、船尾が第2号灯標西南西方沖の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・旅客船の船長は、海中展望中、雨天で視界が悪い場合、自船の船首の向き及び灯標との位置関係をふだんの運航の習慣及び目視のみで判断することなく、常時、コンパスで船首方位及び灯標の方位を確認し、GPSプロッターを活用して周囲の浅所等に注意し、旅客船の安全運航に努めること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 船舶事故の発生が判明した場合、遅滞なく海上保安庁に通報すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

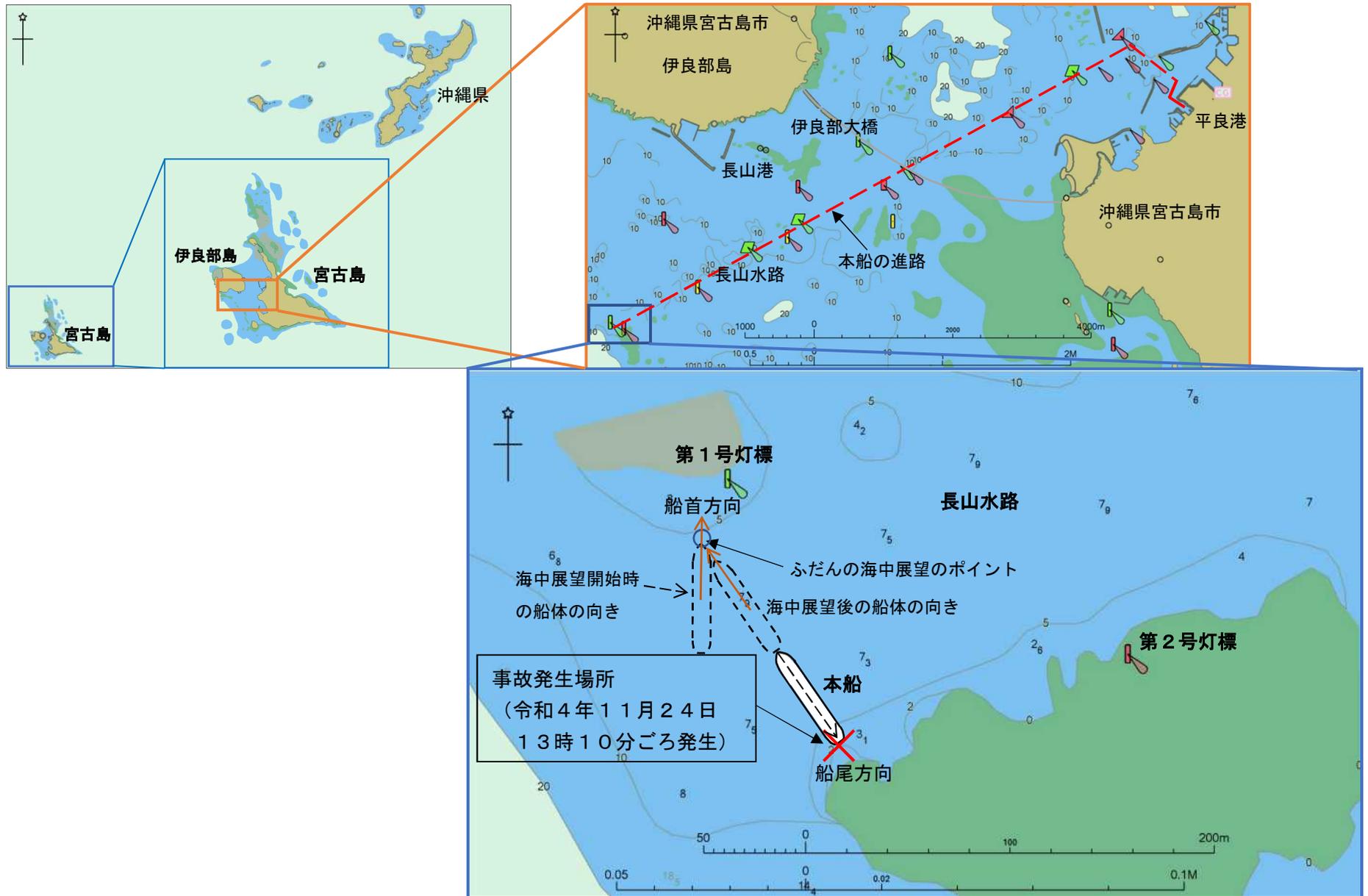


写真1 本船



写真2 本船の損傷状況

