

船舶事故調査報告書

令和5年4月26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5年1月9日 05時10分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市西方沖ルカン礁 ルカン礁灯台から真方位135°800m付近 （概位 北緯26°06.3′ 東経127°32.3′）
事故の概要	漁船第一尚丸は、南南西進中、ルカン礁東端に乗り揚げた。 第一尚丸は、中央部及び船尾部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月16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 第一尚丸、9.7トン ON2-1106（漁船登録番号）、個人所有 14.97m (Lr) × 3.27m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、364.07kW、平成7年11月7日 第295-44483号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 30歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年8月7日 免許証交付日 令和1年9月10日 （令和6年9月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	中央部及び船尾部船底外板に破口、プロペラに曲損、舵に破損、主機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：波向 東、波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時19分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、そでいか漁の目的で、令和5年1月9日03時ごろ、沖縄県糸満市喜屋武埼南南西方沖90海里（M）付近の漁場に向け、沖縄県浦添市牧港漁港を出港した。（写真1参照）



写真1 本船

本船は、操舵室のGPSプロッター及びレーダーを作動させた状態で、船長が操舵室の椅子に腰を掛けて操船に当たり、約7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で北西進し、空寿埼北北西方沖で左転後、操舵装置の設定を自動操舵に切り替えて西南西進した。

本船は、03時35分ごろ那覇港浦添第1防波堤西仮設灯台北方沖で、左転して那覇港中央灯浮標西方沖に向けて南西進を開始し、03時50分ごろ同灯浮標西方沖に達して再び左へ針路を転じ、同じ速力のまま南西進を続けた。

船長は、ルカン礁灯台の灯光がほぼ正船首方に見えたので、ルカン礁から離れた針路にしようと思い、04時16分ごろ琉球大瀬灯標西方沖で、自動操舵のまま更に左に約5°針路を転じ、ルカン礁灯台の灯光が正船首方や右舷寄りに見えるようになった。

船長は、ルカン礁灯台付近にさんご礁が存在することは知っていたものの、正確な大きさを把握しておらず、ルカン礁灯台を右舷船首方に見る針路としておけば、ルカン礁東方海域を安全に通過できると思い、GPSプロッター及びレーダーを見ることなく、目視により同じ針路で航行を続けていたところ、05時10分ごろ船体に衝撃を感じて、本船が停止した。

船長は、周囲を確認したところ、ルカン礁東端に乗り揚げたことに気づき、機関を後進としたものの離礁できなかつたので、船首及び船尾から海中に投錨した後、携帯電話で所属漁業協同組合の僚船に救助を依頼するとともに118番通報を行い、08時30分ごろ現場に到着した僚船に移乗して救助された。

本船は、後日、サルベージ会社のクレーン付台船により引き出され、付近の港に運ばれた後、陸揚げされて廃船処理された。（写真2、写真3参照）

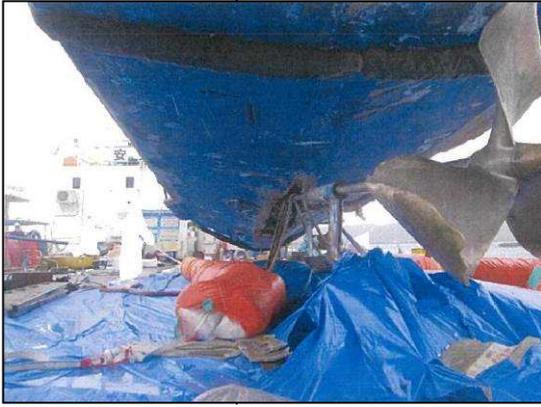


写真2 船底外板及びプロペラの損傷



写真3 舵の損傷

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船の喫水は、船首が約0.5m、船尾が約1.5mであった。

船長は、夜間にルカン礁の東方海域及び西方海域を南進して通過した経験が各1回あり、その際もGPSプロッター及びレーダーを見ることなく、目視でルカン礁灯台を右舷船首方又は左舷船首方に見ながら操船して安全に通過できたので、本事故時もGPSプロッター及びレーダーを見ていなかった。

本船にはルカン礁が示されている海図W222A（沖縄島南部）が備えられておらず、また、船長は、GPSプロッターでルカン礁付近の海域を拡大して確認したことがなかったため、ルカン礁の正確な大きさを知らなかった。

本事故時、本船の航海計器に不具合又は故障はなく、ルカン礁灯台は正常に点灯していた。

ルカン礁は、喜屋武埼西方沖約6.5Mに位置する南北方向約1,750m、東西方向約1,300mの円形干出さんご礁で、北端付近にルカン礁灯台（灯質：群閃白光、毎10秒に2閃光、灯高：約22m、光達距離：約12M）が設置されている。（写真4参照）



写真4 ルカン礁（国土地理院 地理院地図 空中写真）

分析

乗組員等の関与

あり

<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>なし なし</p> <p>本船は、ルカン礁北北東方沖を南南西進中、船長が、ルカン礁の正確な大きさを把握しておらず、ルカン礁灯台を右舷船首方に見る針路としておけば、ルカン礁東方海域を安全に通過できると思い、目視のみの見張りにより同じ針路で航行を続けていたことから、ルカン礁東端に向かう針路となっていることに気付かず、ルカン礁東端に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間にルカン礁の東方海域及び西方海域を南進して通過した経験があり、その際も目視でルカン礁灯台を右舷船首方又は左舷船首方に見ながら操船して安全に通過できたことから、本事故時もルカン礁灯台を右舷船首方に見る針路としておけば、ルカン礁東方海域を安全に通過できると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船がルカン礁北北東方沖を南南西進中、船長が、ルカン礁の正確な大きさを把握しておらず、ルカン礁灯台を右舷船首方に見る針路としておけば、ルカン礁東方海域を安全に通過できると思い、目視のみの見張りにより同じ針路で航行を続けていたため、ルカン礁東端に向かう針路となっていることに気付かず、ルカン礁東端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"> ・ 船長は、夜間に浅所が存在する海域を航行する場合には、目視のみの見張りに頼らず、GPSプロッター及びレーダー等の航海計器を活用して浅所から離れた安全な針路を選定するとともに船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、船内に航行予定海域の海図を備えておき、発航前に水路調査を行って浅所の正確な位置や大きさを把握しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

