

# 船舶事故調査報告書

令和5年5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	令和5年1月23日 09時44分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港港口付近 糸満港西水路第5号灯浮標から真方位277°90m付近 （概位 北緯26°07.5′ 東経127°39.4′）
事故の概要	漁船第三十三海援丸は、航行中、浅礁に乗り揚げた。 第三十三海援丸は、両舷ビルジキールに破損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月31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。
<b>事実情報</b> 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 第三十三海援丸、19トン ON2-1158（漁船登録番号）、個人所有 16.12m (Lr) × 4.16m × 2.14m、FRP ディーゼル機関、船内機、603.11kW、平成元年7月15日 第282-16225号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 55歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年3月24日 免許証交付日 平成31年1月17日 （令和6年3月23日まで有効）

	<p>機関長 72歳  五級海技士（機関）  免許年月日 昭和61年3月20日  免状交付年月日 令和2年12月17日  免状有効期間満了日 令和8年1月26日  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12年10月5日  免許証交付日 令和2年12月17日  （令和8年1月16日まで有効）</p>
<p>死傷者等</p>	<p>なし</p>
<p>損傷</p>	<p>両舷ビルジキールに破損及び変形（図1参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>右舷ビルジキール                      ビルジキール                      左舷ビルジキール</p> </div> <p>図1 損傷状況</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好  海象：波高 0.5m未満、潮汐 高潮時、潮位 179cm、  海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長、機関長（以下「船頭」という。）ほか乗組員6人が乗り組み、令和5年1月23日09時39分ごろ、沖縄県沖縄島南南東方沖400～500海里（M）の海域において、まぐろはえ縄漁を行う目的で、糸満漁港の高潮時に合わせて、同漁港を出航した。</p> <p>本船は、出航時、船頭が操舵室の一層上方となる遠隔の操舵室（以下「上部遠隔操舵室」という。）の右舷側に立ち、操舵及び主機操作が可能なリモートコントローラを延ばして目視で見張りを行いながら操船を行っていた。（図2参照）</p>

船頭が操船していた場所



船頭が操船していた場所



上部遠隔操舵室

操舵室

図2 操船場所

船長は、上甲板の船尾に、また、他の乗組員は船首及び船尾にそれぞれ分かれて、係留索の解らん作業を行い、離岸後、係留索及び防舷材を揚収し、船倉等の所定の場所に格納していた。

本船は、糸満漁港内にある糸満港灯浮標と第五波除堤の間を、同灯浮標を左舷側に見て南西進した。船頭は、その後、糸満港西水路第5号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）と糸満港西水路第6号灯浮標（以下「第6号灯浮標」という。）の間を通過するつもりであった。

船頭は、本船が糸満港灯浮標を通過したところで、船首方に目を向け、糸満港西水路にある糸満漁港第七航路標識（以下「第七立標」という。）及び糸満漁港第五航路標識（以下「第五立標」という。）を視認した。

（図3、図4 参照）



図3 糸満漁港周辺の航路標識

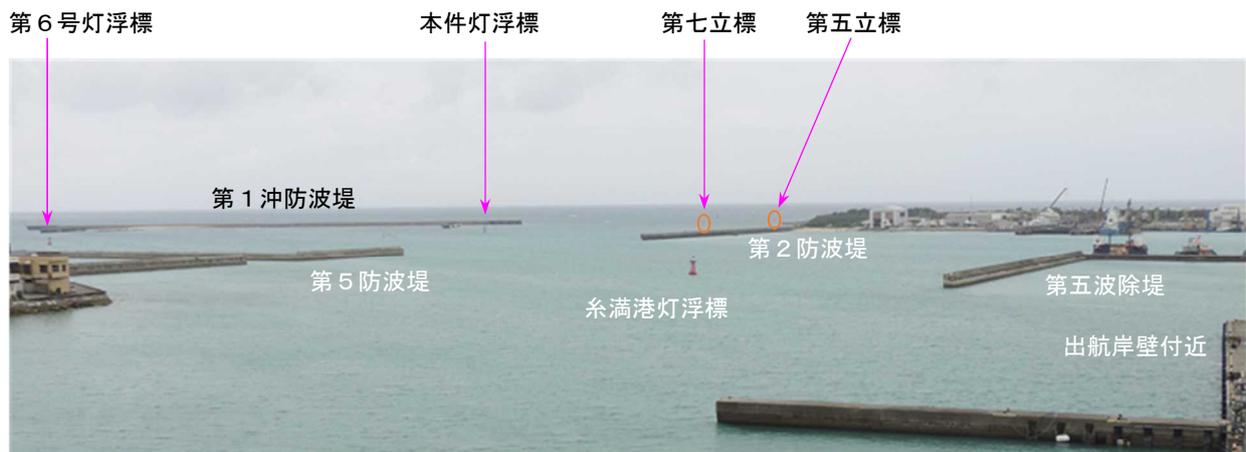


図4 糸満漁港港口付近①

本船は、糸満漁港港口付近にある西側の第2防波堤と東側の第5防波堤の間を約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進し、船頭が、以前と同様に第七立標及び第五立標を右舷船首方に見ながら、西方に開けた糸満港西水路に向かう針路で航行することに意識を向け、第2防波堤の南側にある浅所に進む針路となって、ほぼ直進する状態で南西進を続けた。

船頭は、ふだん本件灯浮標を右舷側に見るように針路をとるところ、本件灯浮標の北西方にある浅所において、海の色が青く浅所で発生するような波もなく、高潮時には水深が浅く見えなかったので、本件灯浮標の右側を航行できると思った。

本船は、本件灯浮標の右側の第2防波堤との間において南西進を続

け、09時44分ごろ、約7knの速力のまま、第2防波堤南側付近にある浅礁（以下「本件浅礁」という。）に乗り揚げた。

船長及び乗組員は、船体に衝撃を受けたことを感じ、本船が本件浅礁に乗り揚げたことに初めて気付いた。（図5参照）



図5 本船が本件浅礁に乗り揚げた状況

本事故現場の東方にある岸壁を歩行していた通行人は、本事故現場で右舷側に傾斜して船底が見えている白い船がある旨を海上保安庁に通報した。

船長は、船頭に対し、本船の船体が本件浅礁に乗り揚げているので、プロペラを損傷させないように、主機を作動しないことを進言し、船頭は、主機を停止し、本船を自力で離礁させることを止めた。

船頭は、09時50分ごろ、船舶所有者担当者に連絡を取り、本事故の発生を報告し、同担当者は、本船の水面下の状態確認及び離礁の目的で、ダイバー及びタグボートを手配した。

船頭は、船長及び乗組員に左舷錨を本件灯浮標付近に投下させて錨索40～50mをほぼ左舷正横方に展張し、本船が現在の場所よりも浅瀬の方向に移動しないよう船固めを行った。

本船は、ダイバーによって船底及びプロペラに目立った損傷がないことが確認され、船舶所有者が手配したタグボートにけん引されて離礁し、自力航行が可能であることが確認された後、19時00分ごろ糸満漁港に帰港して、同漁港内で錨泊した。

（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録 参照）

#### その他の事項

(1) 本船の喫水は、船首が約1.0m、船尾が約2.5m及び中央が約1.75mであった。

(2) 本船の運航状況に関する情報

① 本船は、糸満漁港における魚市場が令和4年10月に開設され、沖縄島南部におけるまぐろの水揚げが同漁港に集約されたのを受け、同時期から糸満漁港に係留するようになった。

② 船頭は、令和4年2月から本船に乗船し、雇入れ契約では機関長職をとっており、港における出入港操船を専ら行い、本事故当日、糸満漁港からの出港操船が3回目であった。

船長は、令和4年6月から本船に乗船し、雇入れ契約では船

長職をとっていたが、船頭の下で見習いの立場で乗船していた。

(3) 糸満漁港及び糸満港西水路に関する情報

- ① 本事故後に糸満漁港港口付近における物標の視認状況を確認したところ、糸満漁港を出航した船舶（以下「出航船舶」という。）は、糸満港灯浮標を左舷正横方に見て南西進したとき、本件灯浮標が船首方に見えるが、第6号灯浮標が第5防波堤の陰となって支柱部が見えず、糸満港西水路の第七立標及び第五立標が進行方向に見える状態となっていた。
- ② 出航船舶は、同漁港港口を通過した後、第1沖防波堤に向かって本件灯浮標と第6号灯浮標の間を航行し、右舵を取って右転して、西方に開けた糸満港西水路を西進して港外に向けて航行していた。
- ③ 本件灯浮標の北西方にある本件浅礁を含む浅所は、本件灯浮標と第2防波堤との間にあって、海図W1276（糸満漁港）に記載されており、船頭は同浅所のことを知っていた。
- ④ 第七立標及び第五立標は、糸満港西水路の中ほどの北側に敷設されており、船頭は、ふだん同水路航行時に上部遠隔操舵室の右舷側に立って操船する際、右舷船首方及び右舷側に見る目印の物標としていた。

(図6 参照)



糸満港灯浮標付近（第五波除堤から撮影）



本件灯浮標付近（高潮時に第2防波堤から撮影）

図6 糸満漁港港口付近②

(4) 船頭の操船等に関する情報

① 本船のAIS記録によれば、09時06分ごろから09時46分ごろの間における本船の運航の経過は、付図1及び付表1のとおりであった。

本船は、糸満漁港を離岸後、糸満港灯浮標を通過してから、対地針路が約 $214^{\circ}$ ～ $217^{\circ}$ となって、第七立標を右舷船首方に見るように、ほぼ直進して本事故現場に向けて航行していた。

② 船頭は、糸満港灯浮標が第五波除堤に寄せるように設置され、この間の水路が狭く、本船が糸満漁港の着岸岸壁から出航した後、同灯浮標があることによって、糸満漁港港口の西側を航行するよう、自船の針路を右舷方に寄せることとなるので、航行しづらいと感じていた。

③ 本船は、上部遠隔操舵室の右舷側に立って操船を行った場合、操船者から、船首方が見えるものの、上部遠隔操舵室によって左舷方の見通しが悪かった。

船頭は、本事故当日、この場所に立って操船していたので、上部遠隔操舵室内にあったGPSプロッターを使用しておらず、糸満港灯浮標を通過した後、予定の針路にある本件灯浮標を見たものの、第6号灯浮標が見えていなかった。

(図7 参照)



船首方の見通し



左舷方の見通し

図7 上部遠隔操舵室右舷側からの見通しの状況

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

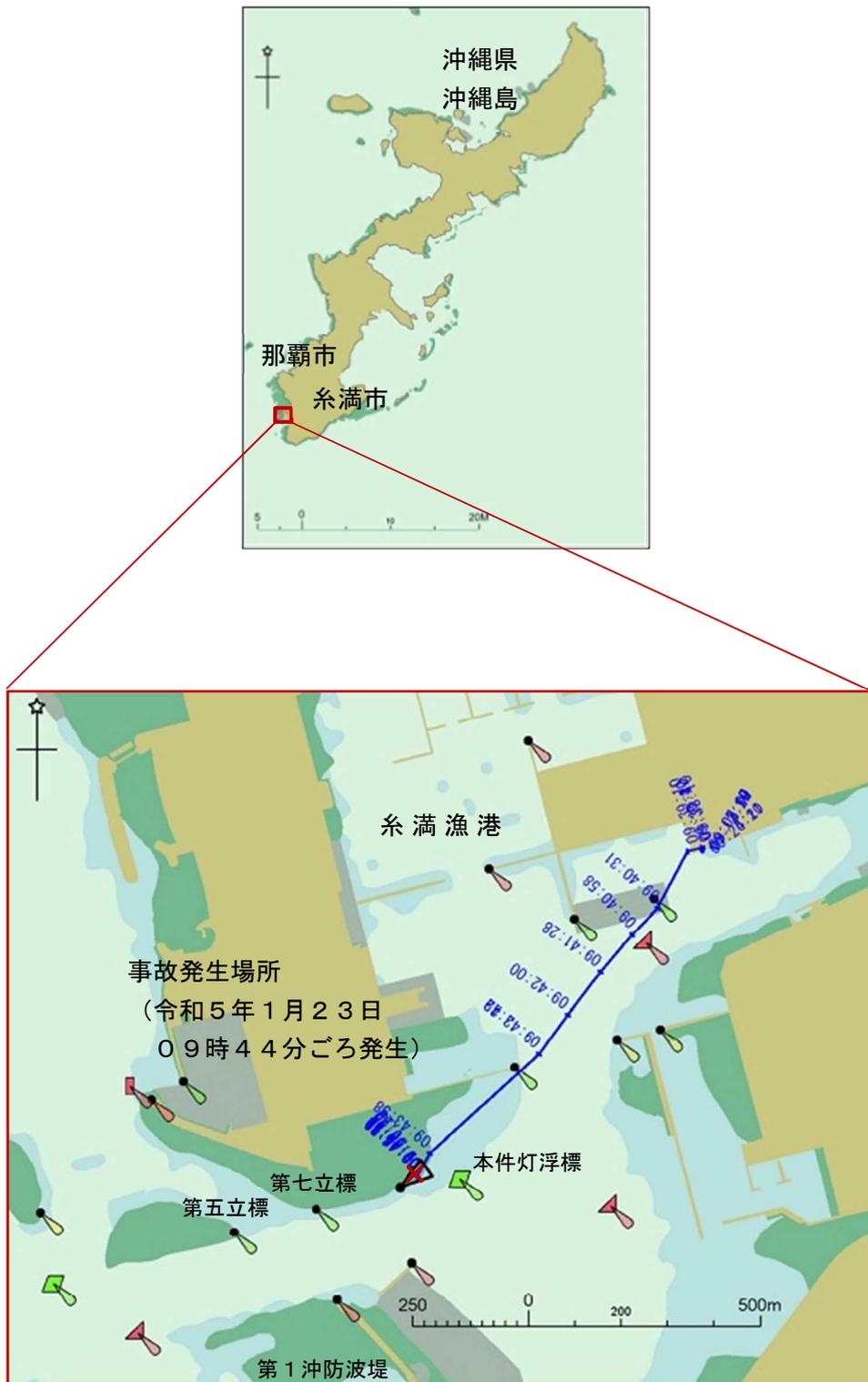
なし

判明した事項の解析

本船は、糸満漁港港口付近を南西進中、船頭が、高潮時には本件灯浮標の右側を航行できると思い、第七立標及び第五立標を右舷船首方に見て西方に開けた水域を航行しようとして南西進を続けたことか

	<p>ら、本件浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船頭は、糸満魚港の出入港経験が少なく、また、本事故当時、本件灯浮標の北西方にある浅所が高潮時には水深が浅く見えなかったことから、本件灯浮標の右側を航行できると思い、第七立標及び第五立標を右舷船首方に見て西方に開けた水域を航行しようとして南西進を続けたものと考えられる。</p> <p>船頭は、以前、本船が糸満港西水路を西進したとき、針路の右舷側にある第七立標及び第五立標を目印としたことがあり、本事故時も両立標を右舷船首方に見ながら本件灯浮標の右側において、本船を南西進させ続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、離岸後、係留索及び防舷材を揚収及び格納を行っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、糸満漁港港口付近を南西進中、船頭が、高潮時には本件灯浮標の右側を航行できると思い、第七立標及び第五立標を右舷船首方に見て西方に開けた水域を航行しようとして南西進を続けたため、本件浅礁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>・ 操船者は、出入港の経験が少ない港においては、事前に航路、水路にある航路標識、水深等を確認して、自船を安全に運航させること。また、操船に当たってはGPSプロッターを有効に活用すること。</li> <li>・ 操船者は、複数人が乗り組む漁船の場合、出入港の経験がある港であっても、操船者の勘違いや急なトラブルの発生に対応する観点から、出入港時には見張員を配置し、より安全な運航体制を確保すること。なお、出港時には船長は操船を行う配置につくこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録

時刻 (時：分：秒)	船位		対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
09:06:10	26-07-55.8	127-39-43.7	301.5	0.0
09:12:12	26-07-55.7	127-39-43.7	301.1	0.0
09:24:11	26-07-55.8	127-39-43.6	317.5	0.1
09:30:10	26-07-55.7	127-39-43.6	246.4	0.0
09:33:10	26-07-55.9	127-39-43.6	250.5	0.1
09:39:10	26-07-55.6	127-39-42.5	253.8	1.2
09:40:31	26-07-51.6	127-39-40.1	220.1	5.0
09:40:58	26-07-49.7	127-39-38.2	225.0	6.5
09:41:28	26-07-47.1	127-39-35.7	214.3	6.8
09:42:00	26-07-44.1	127-39-33.1	214.4	7.1
09:42:29	26-07-41.3	127-39-30.9	217.7	7.3
09:43:58	26-07-34.3	127-39-22.4	216.0	7.2
09:44:29	26-07-32.7	127-39-21.4	220.2	0.0
09:44:58	26-07-32.7	127-39-21.4	221.8	0.0
09:45:28	26-07-32.7	127-39-21.3	222.5	0.0
09:45:59	26-07-32.7	127-39-21.3	222.3	0.0
09:46:30	26-07-32.7	127-39-21.3	223.1	0.0

※船位は、上部遠隔操舵室上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、対地針路は真方位である。