

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年5月12日 03時04分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市登野城漁港港口付近 石垣港登野城第2防波堤灯台から真方位213°110m付近 (概位 北緯24°19.8′ 東経124°09.8′)
事故の概要	漁船鶴丸は、後進中、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年5月12日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 鶴丸、9.1トン ON2-3145（漁船登録番号）、個人所有 第252-19908号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船尾部中央プロペラガード下部に擦過傷、左舷船尾部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約124cm
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、漁を終えて登野城漁港に帰港する目的で、同漁港への入港経験のない船長が操舵室で操縦し、本船の操船経験がある甲板員が船首部甲板で見張りに当たり、石垣港内を東進及び東南東進し、石垣市サザンゲートブリッジの下を通過した。</p> <p>船長は、GPSプロッターを見ながら石垣港登野城第2防波堤灯台の灯火（単閃赤光）（以下「本件灯火」という。）を船首目標にして本船を登野城漁港港口南方の可航幅約20～50mの水路の南寄りを約5ノット（kn）の対地速力で東南東進させた。</p> <p>船長は、登野城漁港港口付近の左舷船首方の東南東方に延びる防波堤（以下「本件防波堤」という。）とその南東方にある本件灯火との間（約80m）で北方に向けて左転するつもりで航行した。</p> <p>船長は、登野城漁港港口付近の変針場所に近づいた頃、同変針場所付近の海面が街明かりで反射して見えていたので、着岸岸壁まで目視で操船を行おうとしてGPSプロッターから目を離し、主に目視で見張りをを行い、航行を続けた。</p> <p>船長は、真っ暗な中で左舷方にある本件防波堤の東端が視認できず、船位及び登野城漁港に入港する変針点が分からなくなり、本件灯火が左舷船首方から左舷正横付近に近づいて変針点を通過したことに</p>

	<p>気付いたとき、後進して戻ろうと思い、クラッチを一旦中立にして船首が東方に向いた状態で主機を後進として減速させ、後進行きあしとなり約3～4秒経過した後、船尾の方で物音がするのを聞いた。</p> <p>船長は、クラッチを中立として主機を停止し、異状がないか甲板員と共に照明で周囲を見渡したところ、付近にさんご礁があるのを認め、GPSプロッターの画面で船位を確認したところ、本船が登野城漁港港口南方のさんご礁付近に乗り揚げていることに気付いた。</p> <p>本船は、船長が自力で離礁できないと判断し、知り合いの漁船に救助を依頼し、来援した同漁船によって引き出され、その後、自力で登野城漁港に帰港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m及び船尾約1.2mであった。</p> <p>甲板員は、船長が漁船の船長としてベテランであることを知っており、本船の船長に操船を任せていた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、夜間、船長が、入港経験のない登野城漁港に向け、目視で周囲を確認しながら同漁港港口南方の水路を東南東進中、変針場所の目印としていた本件防波堤東端が視認できず、船位及び変針点を把握できていない状態で航行を続けたことから、変針点を通過してしまい、主機を後進として変針点まで戻ろうとした際、同漁港港口南方のさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、登野城漁港港口付近の変針点に近づいた頃、同変針点付近の海面が街明かりで反射して見えていたことから、着岸岸壁まで目視で操船を行おうとしてGPSプロッターから目を離していたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、船長が入港経験のない登野城漁港に向け、目視で周囲を確認しながら同漁港港口南方の水路を東南東進中、変針場所の目印としていた本件防波堤東端が視認できず、船位及び変針点を把握できていない状態で航行を続けたため、変針点を通過してしまい、主機を後進として変針点まで戻ろうとした際、同漁港港口南方のさんご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>・ 船長は、夜間、出入港経験がない港に出入する場合、防波堤の位置、灯台の灯質、水深等を調査しておくなど、事前に水路調査を行っておくとともに、目視に頼り過ぎることなく、GPSプロッターを有効に活用し船位を確認しながら航行すること。</li> <li>・ 船長は、同乗者が同港において出入港の経験がある場合は、操船の補助に付かせて操船に当たること。</li> </ul>