

## 船舶事故調査報告書

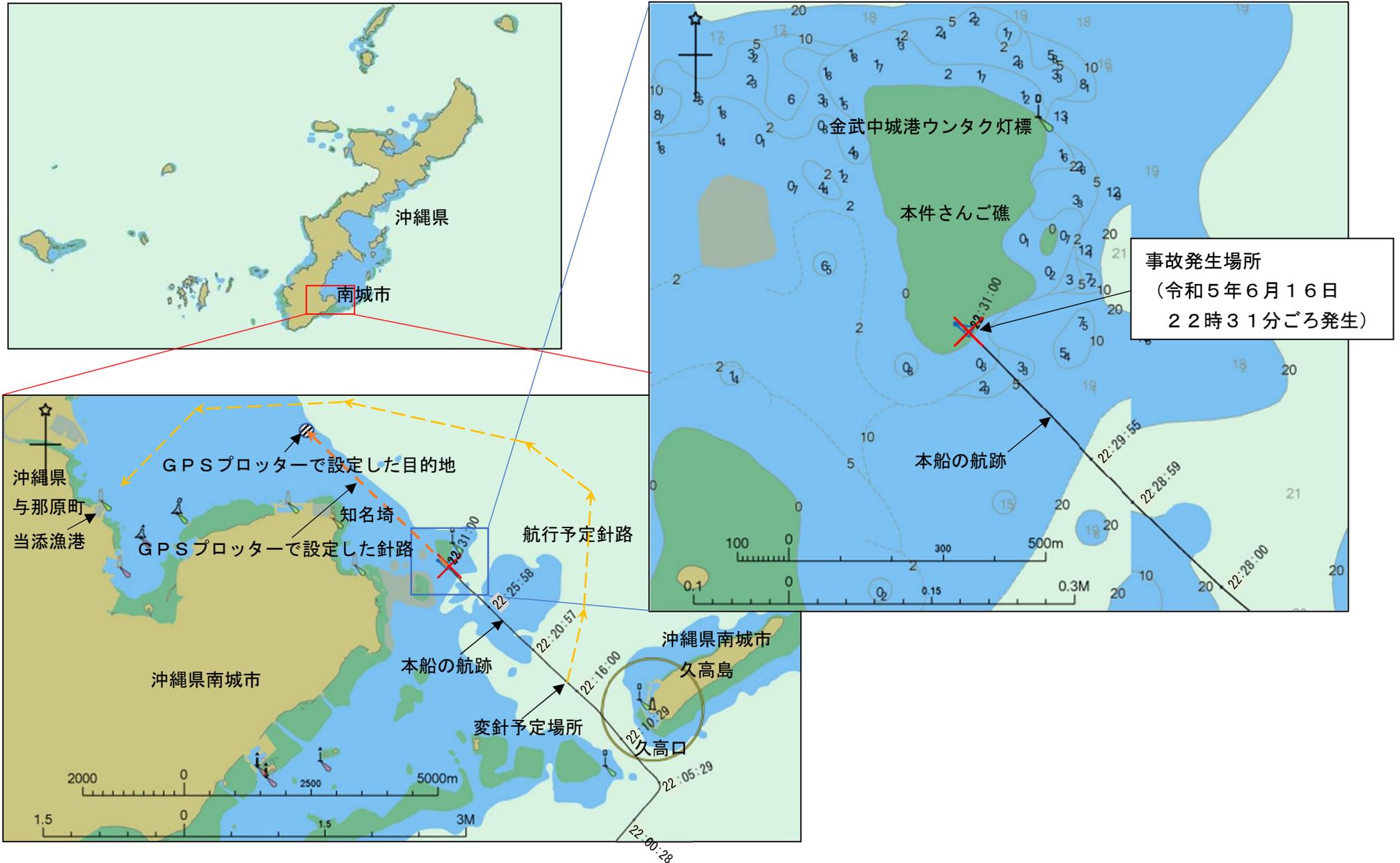
令和6年1月17日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年6月16日 22時31分ごろ
発生場所	沖縄県南城市知名崎南東方沖 金武中城港ウインタク灯標から真方位200°430m付近 （概位 北緯26°10.9′ 東経127°50.6′）
事故の概要	漁船彦丸は、北西進中、さんご礁に乗り揚げた。 彦丸は、主舵板の折損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年6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 彦丸、19トン ON2-1165（漁船登録番号）、個人所有 16.00m(Lr)×4.39m×2.00m、FRP ディーゼル機関、540kW、昭和60年12月 第293-28481号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 47歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年9月5日 免許証交付日 令和3年9月14日 （令和6年9月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主舵板に折損、シューピースの脱落、プロペラ翼に曲損、左舷ビルジキールに折損、船尾部船底外板に破損及び擦過傷（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、ほか1人を乗せ、まぐろの一本釣り漁を行う目的で沖縄県久米島町久米島西方沖の漁場に向けて、令和5年6月10日14時00分ごろ沖縄県与那原町当添漁港を出航し、久米島西方沖で漁を終えた後、6月16日06時30分ごろ、同漁港に向けて帰航を開始した。 船長は、操舵室内の操舵スタンドの前に立って操船に、甲板員らが甲板上で入港準備作業に当たった。

	<p>船長は、本船にこれまで甲板員として乗船していたが、令和5年5月に本船を船舶所有者から譲り受け、船長として自ら操船して当添漁港に入港するのは初めてであった。</p> <p>本船は、22時05分ごろ、南城市久高島の久高口南東方沖を北東進中、船長が、操舵モードを自動から遠隔に切り替え、左舵を取って変針し、約7～8ノット（kn）の対地速力で北西進を開始した。</p> <p>船長は、再び操舵モードを自動に切り替え、GPSプロッターで船首方約3海里（M）先にある‘ウインタクと称するさんご礁’（以下「本件さんご礁」という。）の北西方約2M沖に向ける針路を設定した。</p> <p>船長は、その後、知名埼南東方沖の本件さんご礁を含む浅瀬の東方を迂回して当添漁港に向かう予定であり、同埼南東方沖の変針場所で本船を右転させて北方に針路をとるつもりであった。</p> <p>船長は、小型船舶がレーダーに映らないことがあることを知っていたので、小型船の有無を目視で確認しようと思い、目視による前方の見張りに意識を向けていた。</p> <p>船長は、22時10分ごろ、本件さんご礁付近に設置された金武中城港ウインタク灯標の緑灯を右舷船首方に確認し、同じ針路及び速力で北西進を続けていたところ、22時31分ごろ、船尾部に衝撃を感じて主機が停止し、本船が本件さんご礁に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、クラッチを一旦中立とした後、主機を始動して後進としたが離礁できず、機関室の水密蓋を開けたところ、機関室内に浸水していることを認め、主機を停止した後、118番通報して本事故の発生を知らせた。</p> <p>船長及びほか2人は、来援したヘリコプターによって救助された。</p> <p>本船は、後日、タグボート及びクレーン付台船によって引き出され、与那原町の岸壁までえい航され、別の起重機船により陸上に引き揚げられた後、解体処分された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、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、船首が約1.0m、船尾が約2.5mであった。</p> <p>船長は、GPSプロッターを確認することなく、目視による前方の見張りに意識を向けていたので、変針場所に到達したことに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長及びほか2人は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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、知名埼南東方沖を北西進中、船長が、変針場所に到達した</p>

	<p>ことに気付かないまま、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、本件さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、久高口付近で北西進を開始した後、GPSプロッターを確認することなく、目視による前方の見張りに意識を向けていたことから、変針場所に到達したことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーに映らないことがある小型船舶の有無を目視で確認しようと思ったことから、目視による前方の見張りに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、知名崎南東方沖を北西進中、船長が、変針場所に到達したことに気付かないまま、同じ針路及び速力で航行を続けたため、本件さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、浅瀬等がある海域を航行する際、事前に灯台や航路標識を調査して把握しておくこと。</li> <li>・ 船長は、浅瀬等のある海域を航行する際は、あらかじめGPSプロッター等に針路及び変針点を適切に入力しておくこと。</li> <li>・ 船長は、夜間は目視だけでは周囲の状況を把握しにくいので、航行中、レーダー、GPSプロッター等を適切に使用すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
22:04:58	26-08-31.3	127-53-10.0	317.9	4.6
22:05:59	26-08-36.9	127-53-07.0	324.3	7.3
22:09:58	26-08-58.6	127-52-44.8	321.8	6.8
22:14:58	26-09-26.3	127-52-17.1	311.9	8.1
22:19:58	26-09-52.5	127-51-45.7	312.9	7.5
22:21:58	26-10-03.1	127-51-33.0	311.4	7.8
22:23:57	26-10-13.8	127-51-20.5	313.9	7.8
22:25:58	26-10-25.0	127-51-08.2	313.3	8.1
22:28:00	26-10-35.7	127-50-55.3	312.1	7.8
22:29:58	26-10-46.5	127-50-43.2	316.1	7.7
22:30:28	26-10-49.3	127-50-40.2	316.9	7.7
22:31:00	26-10-51.8	127-50-37.5	296.6	0.2

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から7m、船尾から5m、左舷から2m、右舷から1mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 本船



写真2 本船の損傷状況



シューピース  
の脱落



左舷ビルジキールの折損



舵板の折損

シューピース