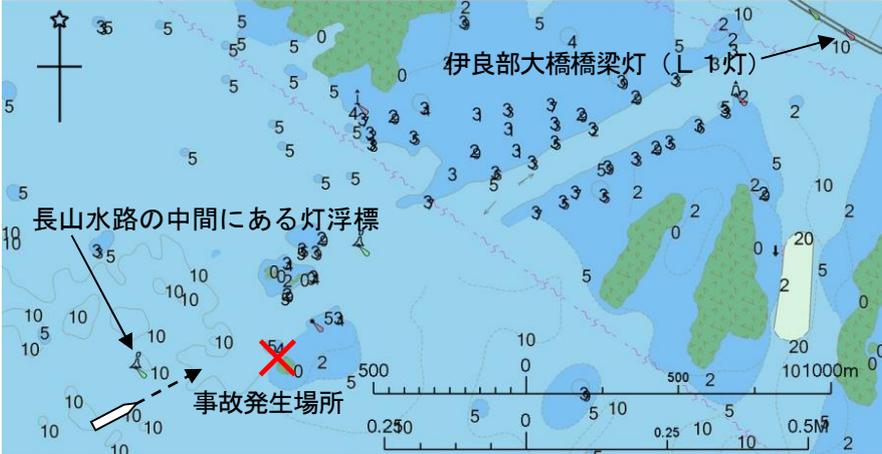


船舶事故調査報告書

令和6年6月26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10月1日 13時27分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市伊良部島長山港南東方沖 伊良部大橋橋梁灯（L1灯）から真方位237° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯24° 47.3′ 東経125° 12.9′）
事故の概要	旅客船モンブランは、東北東進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年12月1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	旅客船 モンブラン、619トン
船舶番号、船舶所有者等	142371、株式会社深松組、株式会社はやて（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 甲板員A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船尾部船底外板に擦過傷、音響測深機の発信部に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約6～9m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 ほぼ低潮時（14時22分ごろ干潮、大潮）、潮高 約57cm（平良）、潮流 南西流約1.5～2.0ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長、航海士1人及び甲板員Aほか3人が乗り組み、旅客68人を乗せ、海中展望を終了し、帰港の目的で、伊良部大橋中央にある橋梁灯に向け、063°（真方位、以下同じ。）の針路、約8.5knの対地速力で自動操舵により、伊良部島南方沖の長山水路を東北東進していた。（図1参照）</p>  <p>図1 事故発生場所概略図</p> <p>船長は、航海当直についていたが、海技資格を保有し、別の船で航</p>

	<p>海士として操船の経験のある甲板員Aに操船を行わせ、同操船を監督していた。</p> <p>船長は、台風が接近するので、航海士及び別の甲板員を船橋に呼び出し、操舵室右舷側の椅子の後ろ側において、台風接近に伴う対応の打合せを始め、立って後方を向いていた。</p> <p>甲板員Aは、長山水路の中間にある灯浮標付近に達した頃、南西方への潮流が速いと感じ、GPSプロッターで船位を確認したところ、本船が長山水路の右側に圧流され始めているのを認めた。</p> <p>甲板員Aは、操舵装置のジャイロコンパスレピーターの針路設定ノブを左方に3°回し、自動操舵の設定針路を060°として針路を修正したが、本船が圧流されている状況が変わらなかった。</p> <p>甲板員Aは、針路設定ノブを左方に5°回し、設定針路を055°として航行を続けたが、本船は更に南方に圧流され、約7.4knの速力で長山水路の南東方にある浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船が浅瀬に乗り揚げたことに気付き、浸水の有無等を確認し、航行に支障が認められなかったため、船舶所有者に本事故の発生を知らせ、平良港に帰港した。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報しなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故発生場所付近は潮流が速いことを知っており、これまで針路を小舵角で修正して航行できていたので、本事故当時も針路を左方に適宜修正すれば問題ないと思っていたが、次第に圧流されてしまったと思った。</p> <p>船長は、甲板員Aが、航海当直部員の認定がされておらず、甲板員として雇用されていたことを認識していたが、甲板員Aが内航の貨物船及びタグボートに船長又は航海士として長年の乗船経験があったので、自ら監督の下で操船を任せていた。</p> <p>船長は、日頃、浅瀬付近を航行するとき、自ら船橋当直につき、別の甲板員を見張りに当たらせていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.6m、船尾約3.8mであった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、長山水路において約1.5～2.0knの南西流がある状況下、東北東進中、航海当直の船長が、甲板員Aに操船を任せて後方を向いて、甲板員Aが、本船が南方に圧流された際、小舵角で針路を左方に修正すれば問題ないと思い、左方に小舵角をとりながら航行を続けたことから、更に圧流され、長山水路の南東方にある浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、日頃、浅瀬付近を航行するとき、自ら船橋当直につき、別の甲板員を見張りに当たらせていたものの、本事故当時、航海士及び別の甲板員と台風接近に伴う対応の打ち合わせをしていたことから、操舵室右舷側の椅子の後ろ側に立って後方を向いていたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、甲板員 A が海技資格を保有し、内航の貨物船等で船長又は航海士として長年の乗船経験があったことから、自ら監督の下で甲板員 A に操船を任せていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、長山水路において約 1.5 ～ 2.0 kn の南西流がある状況下、東北東進中、航海当直の船長が、甲板員 A に操船を任せて後方を向いて、甲板員 A が、本船が南方に圧流された際、小舵角で針路を左方に修正すれば問題ないと思い、左方に小舵角をとりながら航行を続けたため、更に圧流され、長山水路の南東方にある浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、浅瀬が周囲に点在する水路等を航行中、潮流が速く、圧流される状況となった場合、手動操舵に切り替えて水路を逸脱しないよう圧流される反対舷へ十分に当て舵をとるなどして針路を適切に修正して航行すること。</li> <li>・ 船長は、航海当直中、浅瀬が周囲に点在する水路等を航行するとき、自ら操船を行うか、航海士に操船を行わせること。</li> <li>・ 船長は、資格を保有する甲板員に単独で操船を行わせる必要があると考える場合、甲板員に航海当直部員の認定を受けさせるか、又は航海士として雇入れを行うように船員雇用会社に要請すること。</li> <li>・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>