

船舶事故調査報告書

令和6年7月24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6年2月13日 01時00分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市下地島北方沖 佐良浜港第1防波堤南灯台から真方位287° 4.8海里（M）付近 （概位 北緯24° 51.5′ 東経125° 08.1′）
事故の概要	漁船悟章丸は、北東進中、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月13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 悟章丸、13トン ON2-1010（漁船登録番号）、個人所有 第290-49611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
負傷者	なし
損傷	副舵後端部及びプロペラに曲損、左舷船尾部船底外板等に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約1.2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期（平良）
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、水揚げの目的で宮古島の漁港に向け、下地島北方沖の水深約100mの等深線付近の海域を航行するつもりで、128Mレンジの広域を表示したGPSプロッターで同島北方約1Mに通過点を設定し、同島西方沖を自動操舵により約6ノットの対地速力で北東進していた。</p> <p>船長は、入港後の揚げ荷役の段取り等を考えながら、操縦席に座って船首方に目を向け、GPSプロッターの表示範囲を広域にしたまま、右舷方に見える下地島空港の滑走路の明かりが近いと感じながら、水深約100mの海域を航行していると思い、通過点に向けて同じ速力で本船の航行を続けていた。</p> <p>船長は、本船の船尾にロープが絡まるような音がしたので、一旦主機を減速して中立とし、主機のクラッチを操作して前進及び後進させたが、本船が動かなくなり、周囲に白波が見え、さんご礁（以下「本件さんご礁」という。）に乗り揚げたことに気付いた。（図1参照）</p>



図1 事故発生経過概略図

船長は、最寄りの漁業協同組合の担当者を通じて海上保安庁に救助を依頼し、その後、乗組員1人と共に救助され、本船は、後日、同組合所属船舶によって最寄りの漁港にえい航された。

船長は、下地島北方沖を航行するのが初めてであったが、同島北方沖海域の水路調査を行っていなかった。

船長は、下地島北方沖に拡張する本件さんご礁の拡張状況を把握していなかったため、本件さんご礁の北西端付近の水深が周囲と同じく約100mの海域と思い、128MレンジとしたGPSプロッターで通過点として設定していた。

また、船長は、本事故当時、陸岸に接近することを認識していたものの、揚げ荷役の段取り等を考えていたので、同プロッターの表示を広域のままとしており、本件さんご礁付近を拡大して大縮尺表示として水深の確認をしていなかった。

本件さんご礁は、下地島の北西端から同島に隣接した宮古島市伊良部島北端にかけて拡張していた。

本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.3mであった。

分析

本船は、船長が、下地島北方沖の本件さんご礁の拡張状況を把握せずに、128MレンジとしたGPSプロッターで本件さんご礁付近の北西端に通過点を設定し、自動操舵で北東進中、同プロッターの表示を広域にしたまま、通過点に向けた針路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。

船長は、下地島北方沖を航行するのが初めてであったが、同海域の水路調査を行っておらず、また、本事故当時、陸岸に接近することを認識していたものの、入港後の揚げ荷役の段取り等を考えていたことから、GPSプロッターの表示を広域にしたままであったものと考えられる。

原因	本事故は、夜間、本船が、船長が、本件さんご礁の拡張状況を把握せずに、128MレンジとしたGPSプロッターで本件さんご礁付近の北西端に通過点を設定し、自動操舵で北東進中、同プロッターの表示を広域にしたまま、通過点に向けた針路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。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、航行経験が少なく、付近に浅瀬等がある海域を航行する場合、事前に海図等により水路調査を行うこと。・ 船長は、陸岸の近くを航行する際は、浅瀬等から十分離れた海域に針路を設定すること、また、GPSプロッターを詳細な水深を確認できる大縮尺表示とし、船位を確認しながら航行すること。