

船舶事故調査報告書

平成27年5月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年10月29日 19時12分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市石垣島平久保埼北方の浅礁 平久保埼灯台から真方位064° 2,000m付近 （概位 北緯24° 37.03′ 東経124° 20.00′）
事故調査の経過	平成26年10月30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	プレジャーボート ^{ランナー} RUNNER、12トン 不詳、個人所有 11.63m (Lr) × 3.83m × 1.65m、FRP ディーゼル機関2基、470.72kW（合計）、不詳
乗組員等に関する情報	船長（台湾籍） 男性 30歳 二等小型操縦士 船長（台湾発給）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、船長が、日本で購入した本船を台湾基隆港に回航するため、沖縄県石垣市石垣港に向け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約20～23ノットの速力で手動操舵により、西南西進した。</p> <p>本船は、次第に天候が悪化し、風速約10～12m/sの東北東風が吹き、波高約2～3mの波が生じており、石垣島の北端に位置する平久保埼の北方沖に向首することができずに、平久保埼に接近したところ、船首方に浅礁域を認めたものの、浅礁域を避けるために右転することができない状況であり、平成26年10月29日15時30分ごろ、平久保埼北方に錨泊した。</p> <p>本船は、風浪が少し収まったように感じたので、出発しようとして錨を揚げたところ、風浪に圧流され、19時12分ごろ平久保埼北方の浅礁域前縁部に船底が接触し、後部甲板下倉庫に浸水した。</p> <p>船長は、石垣島在住の知人に携帯電話を掛けて救助を要請するとともに、VHF無線電話により付近船舶へ救助を呼び掛け、また、排水作業に当たったが、本船が船尾側から沈み始めたことを知った。</p>

	<p>船長は、救命胴衣を着用し、懐中電灯、笛などを持って船首部倉庫内に避難したが、次第に船首部が持ち上がり、直立状態となったので、同倉庫を出て船首パルピットにつかまり、知人に指示された118番通報して救助を待った。</p> <p>船長は、携帯電話のGPS位置情報を基に、来援した海上保安庁の航空機に発見され、23時30分ごろ巡視艇の搭載ボートに救助された。</p> <p>本船は、30日に浅礁域内において、船首部を海面上に出し、船尾が着底した状態で発見され、後日、撤去された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約10～12m/s、視界良好</p> <p>海象：うねり 波向東北東、波高約2～3m、潮汐 上げ潮の中央期、水温 約29℃</p> <p>八重山地方には、気象警報及び注意報が発表されていなかった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、プレジャーボート等の操縦経験が約3年であった。</p> <p>船長は、回航途中に寄港した沖縄県宮古島市平良港において気象情報を入手していた。</p> <p>船長は、本船が、クルーザー型のプレジャーボートであり、船首部から操舵室入口に至る通路の幅が狭く、また、船体の動揺が大きかったため、錨を揚げて操舵室に戻るのに10分程度時間を要した。</p> <p>本船は、後部甲板上に燃料を満載したドラム缶（容量約400ℓ）2本を積んでおり、船尾の喫水が約183cmであった。</p> <p>本船が錨泊した場所の水深は、約20～23mであり、浅礁域前縁部まで約350mであった。</p> <p>(写真1 参照)</p> <div data-bbox="582 1422 1005 1624" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>本船は、風力6の東北東風が吹き、波高約2～3mの波浪が寄せる状況下、平久保埼北方に拡延する浅礁域の沖において、船長が錨を揚げたことから、風浪により圧流され、浅礁域前縁部に船底が接触したものと考えられる。</p>

	<p>本船は、船長が、錨を揚げて操舵室に戻る際、通路の幅が狭く、また、船体の動揺が大きくて時間を要したことから、その間に風浪に圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長は、風浪が少し収まったように感じたので、航行できると思い、錨を揚げた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、風力6の東北東風が吹き、波高約2～3mの波浪が寄せる状況下、本船が、平久保埼北方に拡張する浅礁域の沖において、船長が錨を揚げたため、風浪により圧流され、浅礁域前縁部に船底が接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 陸岸及び浅礁の近くで錨泊は、できる限り避けること。

付図1 事故発生場所概略図

