


船舶事故調査報告書

平成27年6月18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	転覆
発生日時	平成26年12月15日 11時10分ごろ
発生場所	沖縄県南城市久高島徳仁港東南東方沖 久高島灯台から真方位109° 1,020m付近 （概位 北緯26° 09.15′ 東経127° 53.62′）
事故調査の経過	平成26年12月17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 ^{ニューかいゆう} NEW海遊丸、5トン未満 296-18082 沖縄、個人所有 4.91m (Lr) × 1.59m × 0.60m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.30kW、平成9年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成4年7月10日 免許証交付日 平成26年3月11日 （平成31年3月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機が濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人（以下「同乗者A」、「同乗者B」及び「同乗者C」という。）を乗せ、沖縄県西原町の船だまりを出発し、平成26年12月15日10時00分ごろ、徳仁港東南東方沖に錨泊して釣りを始めた。</p> <p>本船は、船長が、釣果が思わしくなかったので、移動することとし、浮き球（直径約20cm）をカラビナで錨索に取り付け、同乗者Aに船首から出した錨索の方向を確認させた後、ふだんどおり、船首を風上（東方）に向けた態勢から、錨を中心とするようにして本船が反時計回りに走り出して間もなく、錨索が船外機のプロペラに絡み、船外機が停止した。</p> <p>本船は、船尾を風上に向けて錨泊する態勢となり、船長がポートフックを使ってプロペラに絡んだ錨索を解こうとしたが、うまく行かなかった。</p>

	<p>本船は、しばらくその様子を見ていた同乗者Aが、船長の応援をしようと思い、船首側から右舷船尾に移動し、錨索を引いたところ、僅かに右に振れて右舷船尾から波が打ち込んだ。</p> <p>本船は、船長が、このままでは危険だと思い、とっさに錨索を切断しようとし、操舵スタンド内の物入れに置いてあったナイフを取ろうとしたものの、引き続く波を受け、11時10分ごろ、徳仁港東南東方沖において、右舷側へ傾斜して転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、転覆と同時に落水し、転覆した本船の船底に上がり、同乗者Bが110番通報して海上保安庁への救助要請を依頼した。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故発生 の情報を得て来援した漁船に救助され、徳仁漁港に搬送された。</p> <p>本船は、その後、錨索が切れて徳仁港東南東方の浅礁域前縁部に漂着し、船長等により復原されて陸揚げされた。</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、風速 約6～7m/s、視界 良好</p> <p>海象：波向 東南東、波高 約2m、水温 約22℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船外機を前進にかけて錨索を引き、浮き球が沈むことによって生ずる浮力を利用して錨を引き上げようとした。</p> <p>本船は、操舵スタンドのハンドル又は船外機のバーハンドルで操縦することができた。</p> <p>船長は、本船の左舷船尾で立って船外機を操り、浮き球を見ていたが、錨索の伸出方向を見失った。</p> <p>船長は、本事故後、本船が反時計回りに走り出したので、右舷側から風を受けるようになり、速力が遅いこともあって錨の方向に圧流され、錨索が船外機のプロペラに絡まったのではないかと思った。</p> <p>船長は、プロペラに絡んだ錨索を解こうとした際、本船が右舷側に傾斜しているように感じたので、左舷船首付近及び操舵スタンド付近にいた同乗者B及び同乗者Cに左舷側に寄るよう指示した。</p> <p>本船の喫水は、船首が約22cm、船尾が約50cmであった。</p> <p>本船の水面上の舷縁の高さは、船体の船首部付近で約70cm、中央部付近で約40cm、船尾部付近で約45cmであった。</p> <p>本船が錨泊した場所の水深は、約15m、使用した錨索の長さは約30mであり、浅礁域まで約200mであった。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、出港前にインターネットの気象サイトから、波高の予想が1.5mである旨の気象情報を入手していた。</p> <p>(写真1参照)</p>

	 <p style="text-align: center;">写真 1 本船</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、徳仁港東南東方沖において揚錨する際、錨索が船外機のプロペラに絡んだことから、船尾を風上に向けて錨泊する態勢となり、右舷船尾から波高約2mの波を受け、右舷側へ傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が錨索の伸出方向を見失ったことから、錨索の上を走って船外機のプロペラに錨索を絡ませた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、右舷側から風を受ける態勢となり、錨の方向に圧流された可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、徳仁港東南東方沖において揚錨する際、錨索が船外機のプロペラに絡んだため、船尾を風上に向けて錨泊する態勢となり、右舷船尾から波高約2mの波を受け、右舷側へ傾斜して転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・錨泊した状態で、船外機（主機）を使用するときは、同乗者に錨索の方向を指示させるなどして慎重な操船を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

