

船舶事故調査報告書

平成29年1月26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28年10月29日 12時40分ごろ
発生場所	沖縄県伊江村伊江島南方沖の中ノ瀬 水納島灯台から真方位354° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯26°40.6′ 東経127°49.0′）
事故の概要	漁船采巳丸は、東北東進中、中ノ瀬に乗り揚げた。 采巳丸は、右舷船底部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月1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 采巳丸、11.57トン ON2-0942（漁船登録番号）、個人所有 13.15m（Lr）×3.33m×1.20m、FRP ディーゼル機関、117.68kW、昭和50年5月24日 第296-23105号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 68歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年10月24日 免許証交付日 平成26年10月3日 （平成31年10月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船底部外板に破口、推進器翼に曲損、主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約8.0m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 低潮時、潮高 約60cm（伊江） 伊江村及び沖縄県本部町には、10月29日10時19分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続していた。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、沖縄県久米島町久米島西方沖において漁業監視業務を終え、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により伊江島南方沖に向かった。 船長は、伊江島とその南方の本部町水納島との間を約5～6knの速力で目視による見張りを行いながら東北東進中、伊江水道に向かう針路にそろそろ変更しようと思っていたところ、平成28年10月29

	<p>日12時40分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見て伊江島南方の干出浜（さんご礁）に乗り揚げたことを知り、機関を後進にかけて離礁を試みたが、離礁できず、衛星携帯電話で僚船に乗り揚げたことを連絡した。</p> <p>船長は、本船が右舷側に傾いた後、機関室への浸水を知り、救命胴衣を着けて、接近して来た漁船に泳ぎ着き、救助された。</p> <p>本船は、引船により引き出され、浸水で船尾部が徐々に沈みながらえい航され、伊江港に入港した後、水没した船尾部が着底してえい航索が切れた。</p> <p>本船は、付近の海面に薄い油膜が認められ、オイルフェンスが本船の周りに展張され、燃料油タンクのエア抜き等が閉鎖された後、引き揚げられ、陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.7mであった。</p> <p>海図W222B（沖縄島北部）によれば、伊江島と水納島との中央に中ノ瀬（干出浜）があり、その東側には琉球中ノ瀬灯標（孤立障害標識）がある。</p> <p>船長は、平成26年ごろから漁業監視業務を行い、漁業監視の海域と定係地の沖縄県今帰仁村^{なきじん}運天^{うんてん}漁港との間を往復する場合、伊江島と水納島との間を通過していたが、中ノ瀬及び琉球中ノ瀬灯標があることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故時、琉球中ノ瀬灯標に気付かなかったが、本事故後、同灯標が船首方にあるのを認めた。</p> <p>船長は、いつものように伊江島と水納島との間を伊江島寄りに航行しているつもりであったが、北風により南へ圧流されたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターの表示を本部町から久米島付近まで映るように調整しており、伊江島と水納島との間に障害物が映っているように見えなかったが、本事故後、GPSプロッターでレンジを拡大して表示したところ、中ノ瀬及び琉球中ノ瀬灯標が表示されていたことに初めて気付いた。</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>不明</p> <p>本船は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、伊江島と水納島との間を東北東進中、船長が伊江島の南方沖に中ノ瀬が存在することを知らなかったことから、中ノ瀬に向かう態勢であることに気付かず、中ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、平成26年ごろから伊江島と水納島との間を航行していた</p>

	ものの、当該海域の水路調査を行ったことがなかったことから、中ノ瀬及び琉球中ノ瀬灯標の存在を知らなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、伊江島と水納島との間を東北東進中、船長が伊江島の南方沖に中ノ瀬が存在することを知らなかったため、中ノ瀬に向かう態勢であることに気付かず、中ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。
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"> ・発航前に、GPSプロッターなどを利用して水路調査を行うこと。 ・常時適切な見張りを行うとともにGPSプロッター等により船位を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

