

船舶事故調査報告書

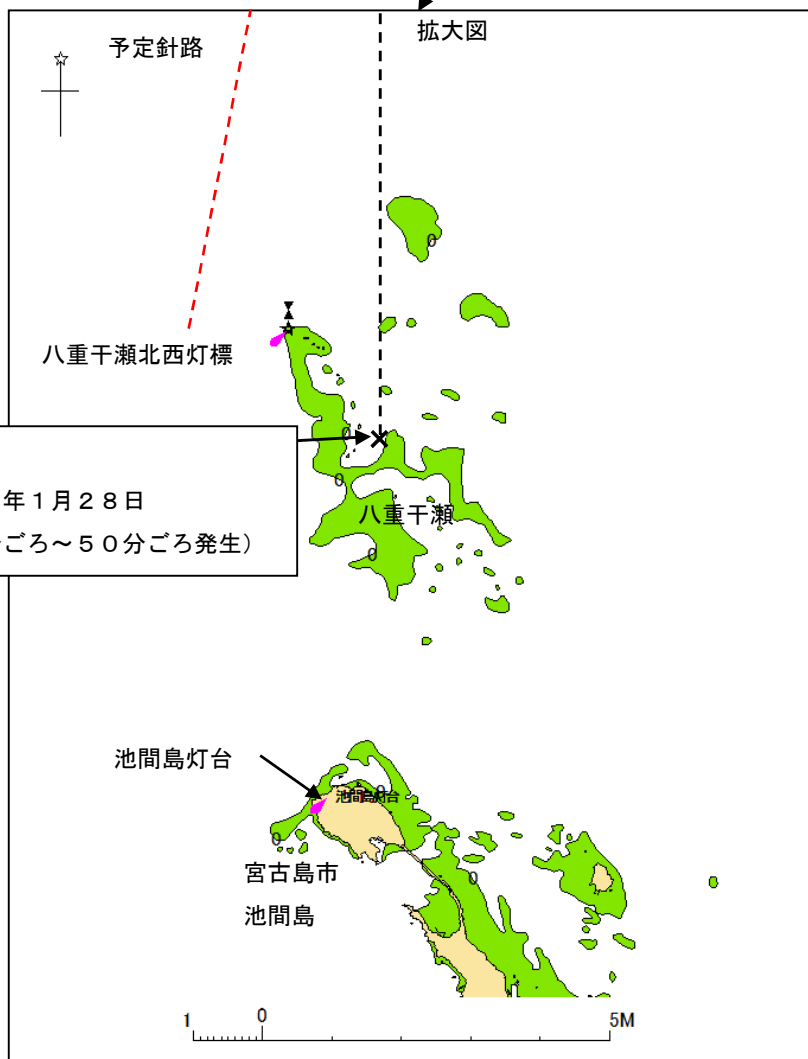
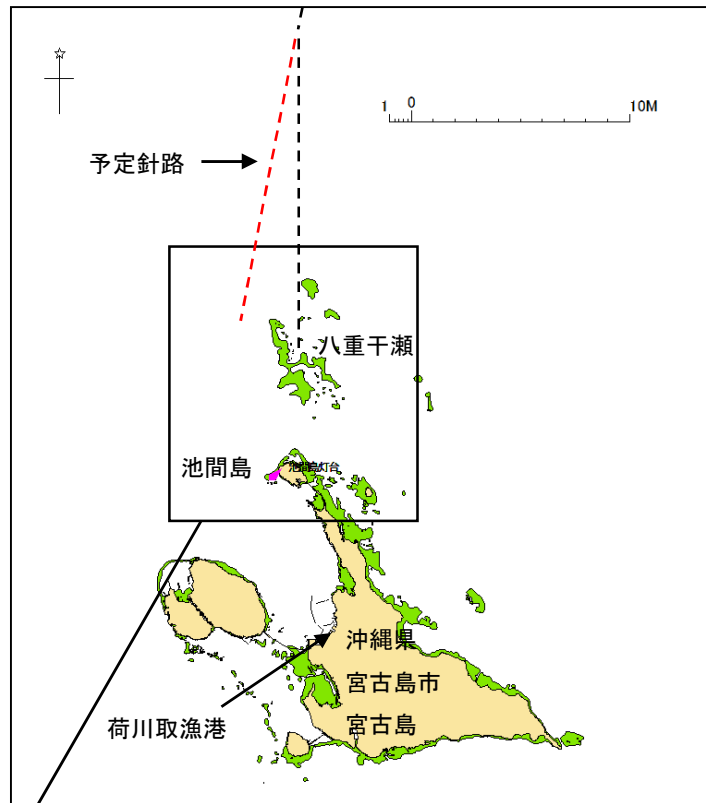
平成30年5月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	不明（平成30年1月28日 23時40分ごろ～50分ごろの間）
発生場所	沖縄県宮古島市池間島北方沖の八重干瀬 池間島灯台から真方位008° 5.3海里（M）付近 （概位 北緯25° 01.4′ 東経125° 15.0′）
事故の概要	漁船つぐ丸は、南南西進中、浅礁に乗り揚げた。 つぐ丸は、キールの擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成30年1月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 つぐ丸、6.3トン ON2-2216（漁船登録番号）、個人所有 10.75m（Lr）×2.62m×0.83m、FRP ディーゼル機関、154.5kW、昭和56年10月27日 第296-22411号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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15年1月31日 免許証交付日 平成25年4月19日 （平成30年4月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	キールに擦過傷、右舷外板が大破、舵板が脱落（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風速 約10～11m/s、視界 良好 海象：うねり 波向北、波高約2.5m、潮汐 低潮時 宮古島市には、平成30年1月28日10時27分に強風注意報（風速15m/s以上）及び波浪注意報（有義波高2.5m以上）が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、池間島北方沖でそでいか漁の作業を行った後、平成30年1月28日20時00分ごろ沖縄県宮古島市荷川取漁港に向け、GPSプロッターで変針予定場所の八重干瀬北西灯標北西方沖を確認し、約6ノット（kn）の対地速力で、自動操舵に

	<p>より針路を同灯標北西方沖に設定して南進した。</p> <p>船長は、操舵室前部の居室で仮眠していたところ、22時00分ごろ目覚まし時計のアラーム音で目が覚め、八重干瀬北西灯標北西方沖に向けて航行していること及び周囲に他船を見掛けないことを確認し、目覚まし時計のアラームを00時00分ごろ鳴るように設定して再び居室で仮眠した。</p> <p>船長は、23時40分ごろ～50分ごろ、目が覚め、プロペラが空転しているような音を聞いて周囲を見たところ、八重干瀬で乗り揚げていることを知り、救命胴衣を着用した。</p> <p>本船は、機関を後進にかけて離礁を試みたものの離礁できず、左舷船尾方からの波によって船首が徐々に左に回りながら干出浜側に押され、左舷方から波を受けた際、右舷側に傾いて左舷側を上を横転した。</p> <p>船長は、携帯電話で海上保安庁に救助を要請し、来援した海上保安庁のヘリコプタに救助され、宮古島市宮古空港に運ばれた。</p> <p>本船は、その後、右舷外板が大破した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本事故前の本船、写真2 本事故後の本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3～0.4m、船尾約1.0mであった。</p> <p>財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内(平成21年2月)によれば、八重干瀬について次のことが記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古島の北端北方に広がる南北約7M、東西約4Mに及ぶ広大なさんご礁群である。 ・各礁はいずれも約0.3m干出するが、その間は深水である。 ・荒天時には、これらの礁上は全面にわたって波浪するが、波が静かでしかも高潮のときには隠れて見えなくなる。 ・八重干瀬の東側付近における潮流は、北流が低潮の約3時間後から高潮の約3時間後まで、南流が高潮の約3時間後から低潮の約3時間後まで流れ、流速は1kn未満である。 <p>船長は、気象情報で28日波高が2.5mとなり、29日波高が4mになる予報を聞いていたので、28日のみの操業とし、29日明け方までに帰航するつもりであった。</p> <p>船長は、28日05時ごろ漁具の投入を開始した後、吐き気を催して船酔いしていると感じ、07時ごろ漁具の投入を終えて仮眠をとり、11時ごろから一部の漁具を回収したところで残りの漁具が見付からなくなり、残りの漁具を回収することに注意を向けていたので、船酔いを感じることはなかったが、帰航する頃には再び船酔いを感じ、仮眠した。</p> <p>船長は、2度目の仮眠をとっていたとき、風潮流の影響を受けて八</p>

	<p>重干瀬の方に圧流されたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船は平坦な浅礁にキールが乗り揚げており、船長は衝撃に気付かなかった。</p> <p>本船には、レーダーがなかった。</p> <p>船長は、約15年間本船に乗り組み、本事故発生海域の航行経験が豊富であった。</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>あり</p> <p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、池間島北方沖を南南西進中、船長が、自動操舵として操舵室前部の居室で仮眠していたことから、風潮流の影響を受けて八重干瀬に向けて航行し、八重干瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船酔いをしていて、体調が悪かったことから、操舵室前部の居室で仮眠していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、池間島北方沖を南南西進中、船長が、自動操舵として操舵室前部の居室で仮眠していたため、風潮流の影響を受けて八重干瀬に向けて航行し、八重干瀬に乗り揚げ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"> ・天候の悪化が予想される場合には、出港を控えること。 ・自動操舵として仮眠をとることは危険であり、操業中に体調不良を感じた場合には、操業を中止して帰港するか、安全な海域に避泊すること。 ・航行中は、GPSプロッターの接近警報等を作動させておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



事故発生場所
不明（平成30年1月28日
23時40分ごろ～50分ごろ発生）



写真1 本事故前の本船



写真2 本事故後の本船
海上保安庁提供