

船舶事故調査報告書

平成30年8月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	平成30年2月21日 11時00分ごろ
発生場所	沖縄県南 ^{なんじょう} 城市 ^{くたか} 久高島北岸沖 久高島灯台から真方位047° 1.2海里付近 (概位 北緯26° 10.1′ 東経127° 54.0′)
事故の概要	漁船さくら号は、浅礁域からの引き出し作業中、転覆した。
事故調査の経過	平成30年2月22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 さくら号、1.1トン ON3-100195（漁船登録番号）、個人所有 第296-16252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・特定
負傷者	なし
損傷	船首部外板及び船外機に破損、操縦スタンド等が倒壊（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約8～10m/s、視界 良好 海象：波向 北、波高 約2.0m、潮汐 下げ潮の初期 南城市には、2月21日10時18分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、久高島北岸沿いに仕掛けていた漁具の揚収作業中、船外機の推進器翼に漁具の縄が絡み、船長が、推進器翼に絡んだ縄をある程度取り除き、陸岸から離れた場所に移動しようとして船外機を後進としたが、船外機が停止し、北からの風波により久高島北岸沖の浅礁域に流された。</p> <p>船長は、本船が浅礁に接触して流れなくなったので、船外機をチルトアップした上で本船を降りて推進器翼に絡んだ縄をすべて取り除き、船外機が復旧したことを確認したものの、使用できる水深ではなかったので手で押しながら離礁を試みたが、北からの風波で押し戻されて浅礁域から本船を出すことができなかった。</p> <p>船長は、離礁を断念して船首部をロープで岩に固定し、僚船に連絡して救助を求め、僚船の到着を待っている間、船外で船尾部を押さえていたが、北方に向いた船尾側から船内に繰り返して打ち込む海水が放水口から船外に排出されていたものの、後部に設けられたバッテリー室及び燃料タンク室それぞれの換気口から流入していることを認めた。</p> <p>船長は、到着した僚船からのえい航索を本船の左舷船尾のクリートに取って浅礁域から船尾方向に引き出させた際、本船が右舷側に傾斜</p>

	<p>し、船外機をチルトダウンできなかつたのでバッテリー室を確認したところ、バッテリーが海水に水没していることを認めた。</p> <p>本船は、久高島北岸沖数十m付近まで引き出された所で僚船が速力を落としてえい航を中断したところ、左舷船尾方から波を受けて左舷側が持ち上がり、右舷側に転覆し、風波に流されて再び同島北岸沖の浅礁域に漂着した。</p> <p>船長は、本船の船固めを行い、僚船に乗り、漁具等を揚収して沖縄県中城村中城浜漁港へ戻った。</p> <p>本船は、その後、沖縄県中城湾港馬天地区にえい航された。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.2～0.3m、船尾約1.0mであった。</p> <p>本船は、船体中央に操縦スタンド、後部にバッテリー及び燃料タンクなどを入れる収納室を設けていた。</p> <p>後部の収納室は、左舷、中央及び右舷に分割され、いずれもハッチを備えた開口部が設けられ、各開口部下から船首尾方向の甲板下にかけて約1.5mの空所となっており、左舷が物入れ、中央が燃料タンク室、右舷がバッテリー室としてそれぞれ使用されていた。</p> <p>燃料タンク室及びバッテリー室のコーミングには、船首及び船尾側に長さ約150mmの換気口が設けられていた。</p> <p>船長は、推進器翼に絡んだ縄をある程度取り除けば、船外機が使用できると思っていたので、除去作業中は錨を投下しておらず、船外機が停止したときには錨を投下する余裕がなかつた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、波浪注意報が発表されている状況下、久高島北岸沿いに仕掛けていた漁具の揚収作業中、推進器翼に絡索した際、速やかに投錨しなかつたことから、同岸沖の浅礁域に圧流され、同浅礁域からの僚船による引き出し作業中、右舷側に傾斜し、左舷船尾方から波を受けて左舷側が持ち上がり、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、浅礁域で救助を待っている間、船尾側から繰り返して波が打ち込み、バッテリー室及び燃料タンク室の換気口から海水が流入していたことから、右舷側に傾斜したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表されている状況下、久高島北岸沿いに仕掛けていた漁具の揚収作業中、推進器翼に絡索した際、速やかに投錨しなかつたため、同岸沖の浅礁域に圧流され、同浅礁域からの僚船による引き出し作業中、右舷側に傾斜し、左舷船尾方から波を受けて左舷側が持ち上がり、右舷側に転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 推進器翼に絡索した場合、周辺海域、気象及び海象等の状況を考慮し、適切な時機に投錨して圧流防止措置を行うこと。