

# 船舶事故調査報告書

平成30年12月19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	平成30年9月2日 20時00分ごろ
発生場所	沖縄県八重瀬町港川漁港港口 港川港第2号灯標から真方位334° 200m付近 （概位 北緯26°07.4′ 東経127°46.0′）
事故の概要	漁船愛里丸は、北北西進中、圧流され、干出浜に乗り揚げた。 愛里丸は、左舷外板の大破等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月5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 愛里丸、2.3トン ON3-25767（漁船登録番号）、個人所有 8.72m (Lr) × 1.81m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、102.90kW、昭和51年2月10日 第296-16061号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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11年10月15日 免許証交付日 平成27年10月1日 （平成32年10月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷外板の大破等（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約10m/s、視界 良好 海象：うねり 波向南、波高約3m、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：18時48分ごろ 月出時刻：23時21分ごろ、月齢：21.7 沖縄本島地方には、台風21号の接近に伴い、中南部に平成30年9月2日04時30分、久米島に同日10時15分にそれぞれ波浪注意報（発表基準 有義波高*1 2.5m）が発表され、本事故当時も継続

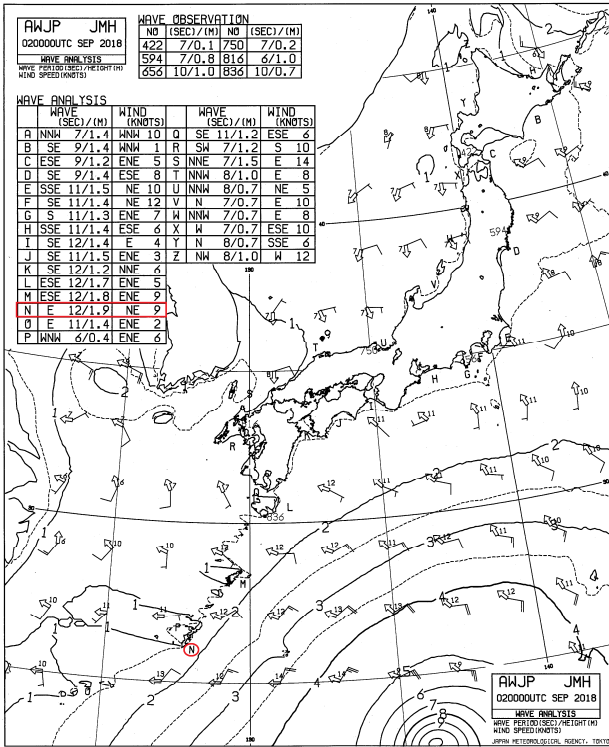
\*1 「有義波高」とは、ある地点の波を連続して観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高を平均したものをいい、目視観測による値に近いことが知られている。実際の海面には有義波高よりも高い波や低い波が存在し、統計学的には、100個の波を観測した時の最も高い波は、有義波高の約1.6倍になり、同様に、1000個の波を観測した場合の最大波高は、有義波高の2倍近い値と見積られる。

	<p>中であつた。</p> <p>沿岸波浪実況図によれば、沖縄島沖（太平洋側）における波浪の状況は、次のとおりであつた。</p> <p>1日21:00 波向 東、波高 1.4m、周期 10秒 風向 東、風速 8kn（約4.1m/s）</p> <p>2日09:00 波向 東、波高 1.9m、周期 12秒 風向 北東、風速 9kn（約4.6m/s）</p> <p>21:00 波向 東南東、波高 2.7m、周期 15秒 風向 北東、風速 12kn（約6.2m/s）</p> <p>（付図1 沿岸波浪実況図 参照）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、平成30年9月1日16時00分ごろから23時00分ごろまで、翌2日08時00分ごろから12時00分ごろまで、沖縄県久米島町久米島南方沖で外国漁船操業等の監視業務を行った後、約7ノットの対地速力で定係地の港川漁港に向けて東南東進した。</p> <p>本船は、17時00分ごろ沖縄県慶良間列島南方沖で波高約2mのうねりを受けるようになり、沖縄県糸満市南方沖で針路を北東に向けた後、港川漁港南方沖に至ったところ、船尾方から波高約3mのうねり及び風速約10m/sの東風を受けるようになった。</p> <p>本船は、干出浜（さんご礁）に挟まれた水路を航行して港川漁港に入港する際、船長が、東風の影響を考慮し、水路西側の干出浜に乗り揚げないよう、水路の右側を航行しようとして針路を北北西進にしたところ、20時00分ごろ船尾付近にうねりを受けて圧流され、主機を後進としたものの、水路東側の干出浜に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船が更にうねりを受けて左舷側に傾斜し、防波堤南側の至近まで圧流されたので、無線で僚船に連絡して救助を求め、投錨するとともに係留索を防波堤につなげて船固めをした後、僚船が手配した水上オートバイにより救助された。</p> <p>船長は、3日、所属の漁業協同組合に連絡した後、本船に赴いたところ、係留索が切れて本船が防波堤の北側に圧流されていることを認め、再度係留索を防波堤につなげた。</p> <p>本船は、4日10時19分ごろ左舷側に横転した状態を発見した周辺の住民から海上保安庁に通報され、クレーンで引き揚げられた後、解体された。</p> <p>（付図2 事故発生経過概略図、写真1 本船の状況（9月3日）参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.9m、船尾約1.0mであつた。</p> <p>船長は、ふだん、日帰りで漁を行っており、波高約2.5m以上又は風速約10m/s以上の場合は漁を中止していたが、本事故当時、出港前にテレビの天気予報を見て、2日は台風の影響が出てくるもの</p>

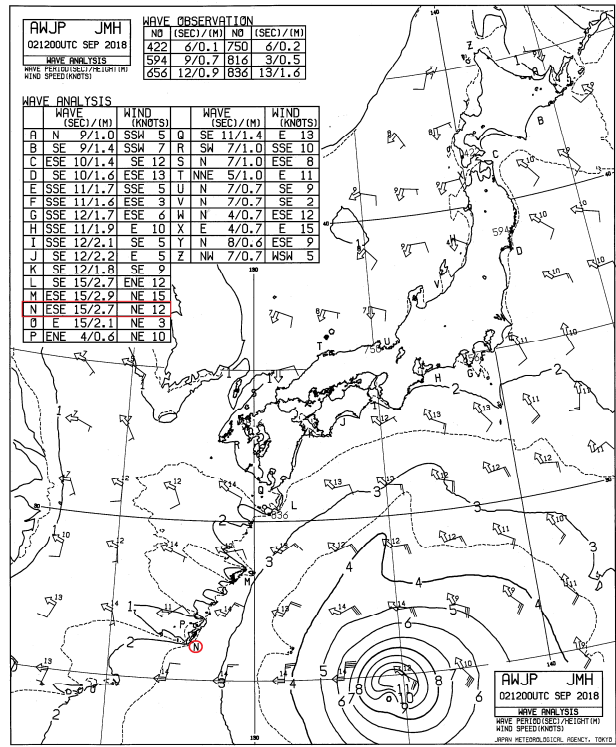
	<p>の、それほど気象又は海象が悪くなると思っていなかった。</p> <p>船長は、ふだん、1日3回無線で気象情報を入手していたが、本事故当時は入手していなかったため、波浪注意報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>外国漁船操業等の監視業務は、各漁船が、期日を指定して実施しており、気象又は海象が悪くなった場合、船長の判断で中止して途中で引き揚げるのが可能であった。</p> <p>本事故当時、本船のほかに僚船約10隻が久米島付近で外国漁船操業等の監視業務を行っており、いずれも2日12時00分ごろまで同業務を行い、本船より前に港川漁港に帰港していた。</p> <p>本船は、本事故当時、約100ℓの燃料油が流出したが、油吸着マットで回収され、漁業等への被害はなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、パニック状態に陥り、海上保安庁に本事故の発生を通報していなかった。</p>
<b>分析</b> 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	あり なし あり <p>本船は、台風21号の接近に伴い波浪注意報が発表されている状況下、船長が、同注意報が発表されていることを知らずに航行を続けていたことから、船尾付近に波高約3mのうねりを受けて圧流され、港川漁港港口の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、台風21号の接近に伴い波浪注意報が発表されている状況下、船長が、同注意報が発表されていることを知らずに航行を続けていたため、船尾付近に波高約3mのうねりを受けて圧流され、港川漁港港口の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・最新の気象情報を入手し、天候の悪化が予想される場合には、早めに帰港する又は避難港に避難すること。</li> <li>・船長は、事故発生時には速やかに海上保安庁へ通報すること。</li> </ul>

付図1 沿岸波浪実況図

9月2日09時



9月2日21時



(気象庁 沿岸波浪実況図)

付図2 事故発生経過概略図

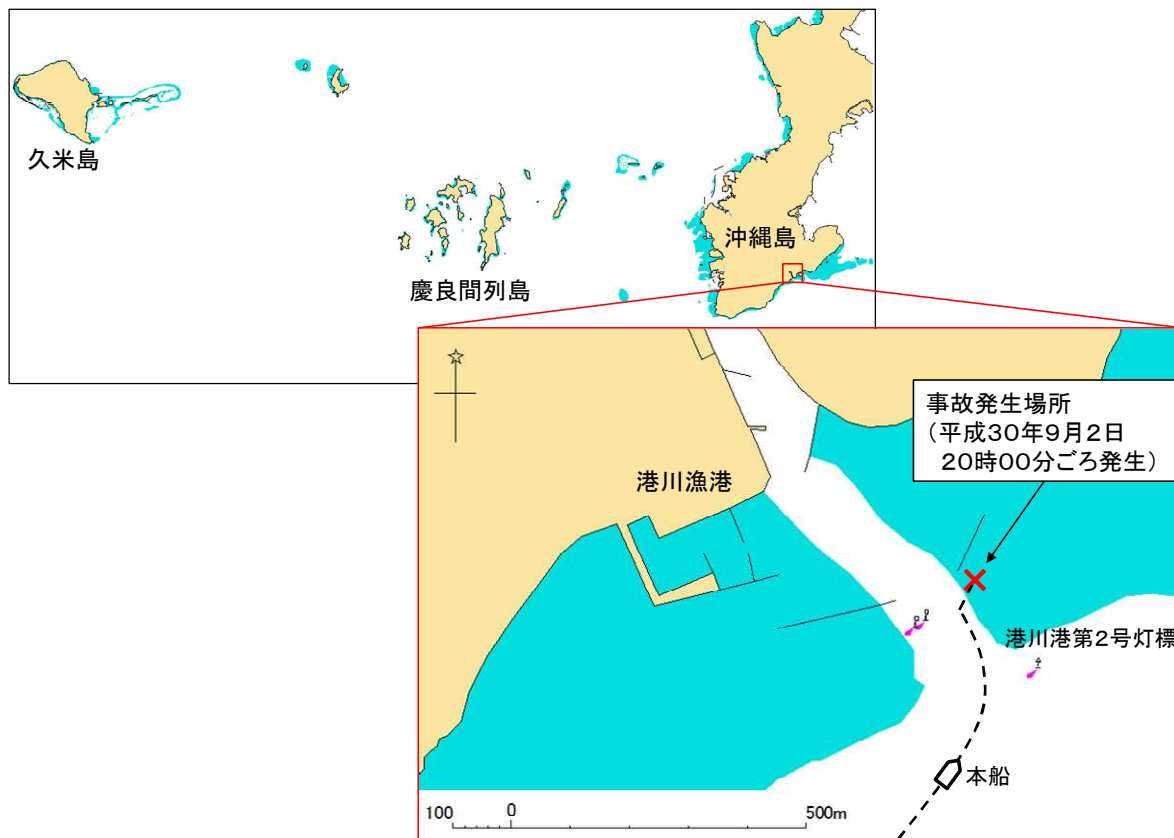


写真1 本船の状況（9月3日）

