

船舶事故調査報告書

令和元年9月18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

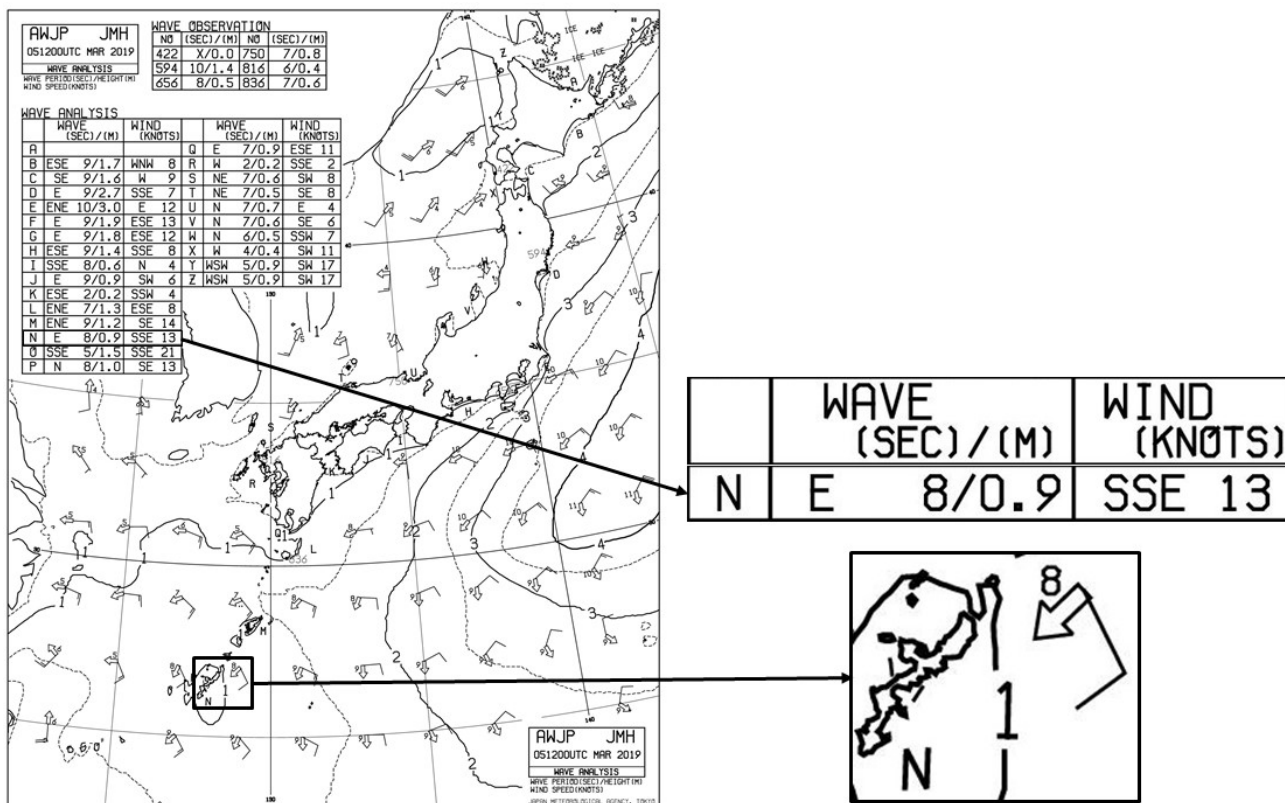
事故種類	乗揚																								
発生日時	平成31年3月5日 23時00分ごろ																								
発生場所	沖縄県名護市天仁屋埼北東方沖 高墓埼灯台から真方位061° 4海里（M）付近 （概位 北緯26° 34.2′ 東経128° 09.1′）																								
事故の概要	漁船第八美紀丸は、漂泊中、干出浜に乗り揚げた。 第八美紀丸は、推進器翼の欠損等を生じた。																								
事故調査の経過	平成31年3月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の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 第八美紀丸、12トン ON2-0917（漁船登録番号）、個人所有 14.97m（Lr）×3.82m×1.26m、FRP ディーゼル機関、404.53kW、平成2年4月16日 第292-41592号（船舶検査済票の番号）																								
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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 昭和63年10月28日 免許証交付日 平成30年7月17日 （令和5年11月4日まで有効）																								
死傷者等	なし																								
損傷	推進器翼に欠損及び曲損、右舷船尾船底に破口、船底外板に擦過傷																								
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東～南南東、風力 4、視界 良好 海象：波向 北東～東、波高 約1m、潮汐 ほぼ低潮時 本事故発生場所の南西方約15.8Mに位置する宮城島地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="619 1794 1358 2042"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20:00</td> <td>南東</td> <td>6.8</td> <td>南東</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>21:00</td> <td>南東</td> <td>5.7</td> <td>南南東</td> <td>9.2</td> </tr> <tr> <td>22:00</td> <td>南東</td> <td>6.4</td> <td>南南東</td> <td>9.9</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	20:00	南東	6.8	南東	10.0	21:00	南東	5.7	南南東	9.2	22:00	南東	6.4	南南東	9.9
時刻 (時:分)	平均		最大瞬間																						
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																					
20:00	南東	6.8	南東	10.0																					
21:00	南東	5.7	南南東	9.2																					
22:00	南東	6.4	南南東	9.9																					

	<table border="1"> <tr> <td>23:00</td> <td>南南東</td> <td>5.7</td> <td>南東</td> <td>10.2</td> </tr> </table> <p>沿岸波浪実況図によれば、沖縄島沖南部太平洋側及び北部太平洋側における波浪の状況は、次のとおりであった。</p> <p>5日21:00 南部太平洋側</p> <p>波向 東、波高 0.9m、周期 8秒</p> <p>風向 南南東、風速 13kn (約6.7m/s)</p> <p>北部太平洋側</p> <p>波向 北東、波高 1.1m、周期 8秒</p> <p>風向 南南東、風速 10kn (約5.1m/s)</p> <p>(付図1 沿岸波浪実況図 参照)</p>	23:00	南南東	5.7	南東	10.2
23:00	南南東	5.7	南東	10.2		
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、平成31年3月5日05時00分ごろ沖縄県金武中城港金武湾の定係地であるうるま市所在の赤野漁港（通称）を出港した。</p> <p>船長は、インターネットの気象情報で明後日（7日）に沖縄島周辺海域が時化する予報だったので近場で操業を行って仮眠した後、状況によって、操業を続けるか帰港するかを判断することとした。</p> <p>本船は、北東進して天仁屋埼東南東方沖6M付近において、水深が約400mの海域で11時00分ごろ～17時00分ごろまで操業を行った後、主機を中立運転として停泊灯、回転灯及び集魚灯を点灯させ、船首を南西方に向けて漂泊した。</p> <p>船長は、南風約10m/s、波高約2mの状況であること、また、漁業無線の気象情報で、明日（6日）の予報が西～南西の風、波高約2.5mであることを確認し、本船が西方の陸側には流されないと思い、レーダーの見張り警報機能（範囲内に他船、島、岩礁などが入ると警報音が鳴る機能、以下「レーダー見張機能」という。）を2～3Mの範囲に設定し、20時00分ごろ操舵室内で仮眠を始めた。</p> <p>本船は、23時00分ごろ、船長が船底に何か当たったような音で目が覚めて周辺を確認したところ、磯波が至近まで迫っており、2回ほど磯波を受けて圧流され、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、GPSプロッターで天仁屋埼付近に乗り揚げたことを認め、主機を停止して停泊灯のみを点灯し、船内に浸水がないことを確認して投錨した後、満潮を待って離礁しようとしたものの、6日00時00分ごろから激しい雨を伴う約20m/sの風による風波によって干出浜内に更に圧流された。</p> <p>船長は、06時35分ごろ本事故の発生を118番通報し、11時00分ごろ陸地から救助に向かった海上保安官により救助された。</p> <p>本船は、タグボートにより、4月10日に引き出されてえい航され、赤野漁港に陸揚げされた。</p> <p>(付図2 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>					
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.5mであった。</p>					

	<p>船長は、仮眠をとる際、レーダー見張機能をその時の天候によって、レーダーの感度、海面反射及び雨反射の除去を調整し、範囲を2～3Mに設定しており、ふだん、設定した範囲内に他船が入ることによる警報音で目覚めることが多かった。</p> <p>船長は、レーダー見張機能を設定していたものの、警報音を聞いていないので、レーダーの感度を上げ、海面反射及び雨反射の除去を強くし過ぎて陸地の映像を探知することができなかつたのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>本船は、本事故後、廃船となったので、本事故当時のレーダーの感度、海面反射及び雨反射の除去の設定状況を明らかにすることができなかつた。</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、天仁屋埼北東方沖において、船長が、気象及び海象を確認して西方の陸側には圧流されないと思い、また、レーダー見張機能を2～3Mの範囲に設定したので問題ないと思い、仮眠をとりながら漂泊を続けていたことから、東方からの風と波により圧流されていることに気付かず、干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、仮眠をとる際、レーダー見張機能を2～3Mの範囲に設定したものの、レーダーの感度を上げ、海面反射及び雨反射の除去を強くし過ぎていたことから、陸地の映像を探知することができなかつた可能性があると考えられるが、本船が廃船となっており、その状況を明らかにすることはできなかつた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、天仁屋埼北東方沖において、船長が、気象及び海象を確認して西方の陸側には圧流されないと思い、また、レーダー見張機能を2～3Mの範囲に設定したので問題ないと思い、仮眠をとりながら漂泊を続けていたため、東方からの風と波により圧流されていることに気付かず、干出浜に乗り揚げ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"> ・最新の気象情報を入手し、気象及び海象の悪化が予想される場合には、早期に帰航すること。 ・小型船舶は、風波の影響を受けやすいので、仮眠をとる場合は風波の影響が少ない海域で錨泊することが望ましい。 ・レーダー見張警報機能を設定する際は、海面反射及び雨反射などの感度調整に注意すること。

付図1 沿岸波浪実況図

3月5日21時



(気象庁)

付図2 事故発生経過概略図

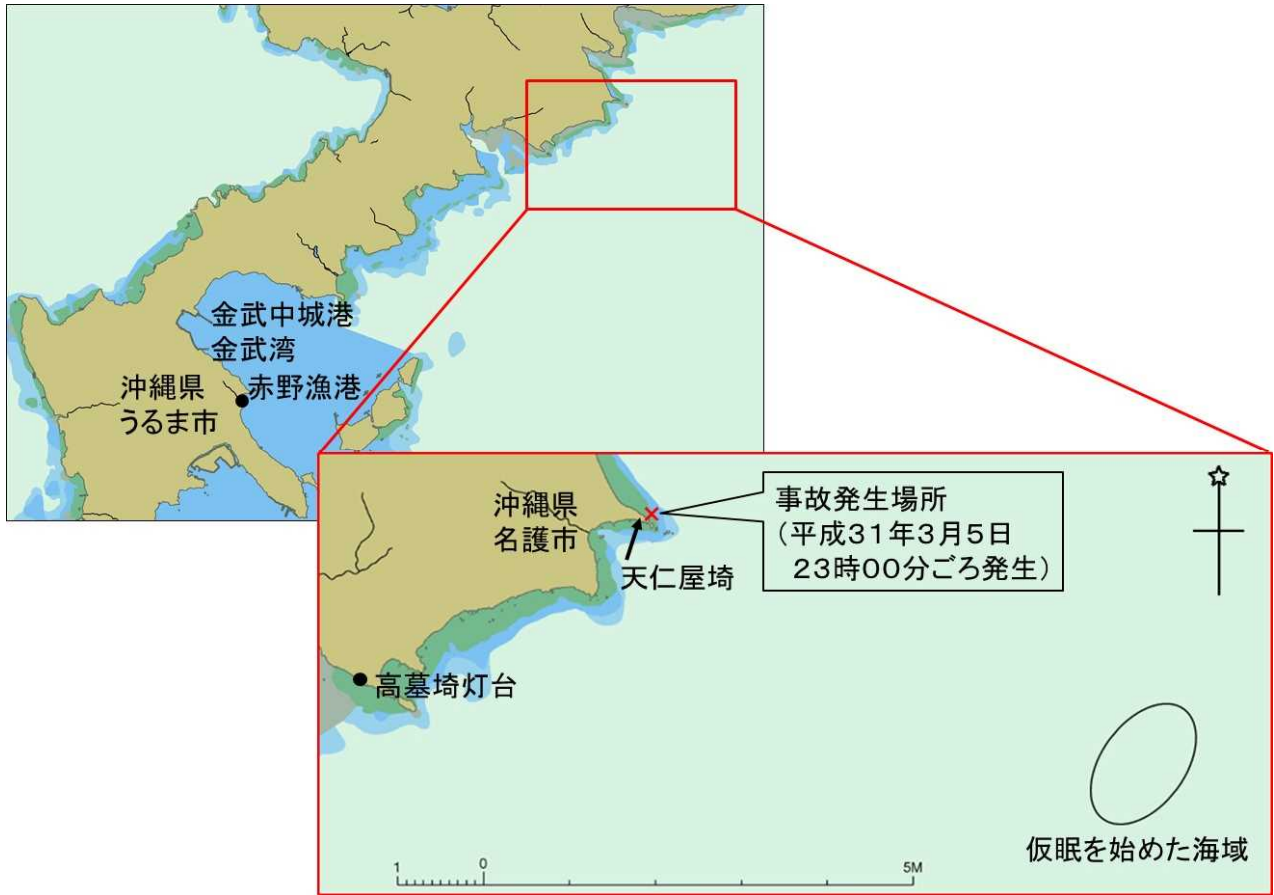


写真1 本船

