

船舶事故調査報告書

令和元年10月23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	令和元年5月3日 19時30分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市石垣港南東方沖 石垣港登野城第2号灯標から真方位233°100m付近 （概位 北緯24°19.4′ 東経124°10.2′）
事故の概要	プレジャーボートREMY BOSSは、北進中、干出浜に乗り揚げた。 REMY BOSSは、両舷の推進器翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月8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	プレジャーボート REMY BOSS、19トン 235-30891 沖縄、個人所有 11.98m (Lr) × 4.60m × 1.88m、FRP ディーゼル機関2基、882.6kW（合計）、平成5年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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31年2月18日 免許証交付日 平成31年2月18日 （令和6年2月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷の推進器翼及び舵板に曲損、船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約8m/s、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高約2.5m、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：19時13分ごろ 常用薄明終了時刻：19時37分ごろ 沿岸波浪実況図によれば、石垣市石垣島沖における波浪の状況は、次のとおりであった。 3日09：00 波向 東北東、波高 1.5m、周期 7秒 風向 北東、風速 14ノット（kn）（約7.2m/s） 21：00 波向 東北東、波高 1.5m、周期 6秒 風向 東北東、風速 17kn（約8.7m/s）

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人12人（男性8人、女性3人及び子供1人、以下「同乗者」という。）を乗せ、シュノーケリングの目的で、令和元年5月3日07時30分ごろ石垣港内に所在するマリーナを出発し、石垣島の西方沖を陸沿いに北進した後、東進して沖縄県多良間村多良間島に向かった。</p> <p>本船は、多良間村普天間港に11時30分ごろ～15時30分ごろ寄港した後、多良間島北西方沖に移動し、15時50分ごろ～17時30分ごろシュノーケリングを行い、帰途についた。</p> <p>船長は、フライングブリッジに立って操船し、南西進した後、石垣港南東方沖で西進し、石垣市登野城漁港に接続する水路（以下「本件水路」という。）を航行してマリーナに向かうこととした。</p> <p>本船は、サーチライトを点灯させ、約5.5knの対地速力により北進し、本件水路まで約200mとなった頃、船長が、船首方約100mの位置に流木（長さ約2m、太さ約80cm）を認め、左舵を取って流木を避けた後、本件水路に入ろうと右舵を取って針路を戻そうとしたところ、右舷に約8m/sの風及び波高約2.5mのうねりを受けて西方に圧流され、19時30分ごろ本件水路西側の干出浜に乗り揚げた。</p> <p>本船は、主機を後進としたものの離礁することができず、更に干出浜内に圧流された。</p> <p>本船は、船長が本事故の発生を118番通報及び僚船に救助を要請し、翌4日01時15分ごろ同乗者3人（男性1人、女性1人及び子供1人）が来援した海上保安庁のヘリコプターに、また、04時15分ごろ同乗者8人（男性6人、女性2人）が付近を航行していた漁船にそれぞれ救助された。</p> <p>本船は、船長及び同乗者1人（男性）が残って満潮時を待ち、06時30分ごろ来援した僚船により干出浜から引き出され、マリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.9mであった。</p> <p>船長は、約6か月前から週1回程度本船を操船しており、本船は高さがあるので、風の影響を受けやすいと思っていた。</p> <p>船長は、これまでも本件水路を航行したことがあり、本件水路の南方沖は南風及び東風の場合に波が高くなることを知っていた。</p> <p>気象庁のホームページによれば、うねりは、水深の浅い海岸（防波堤、磯、浜辺など）付近では海底の影響を受けやすく、沖からのうねりが急激に高くなることもある。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、本件水路南方沖を東風が吹いて波が高くなりやすい状況で北進中、船長が、船首方に流木を認めて左舵を取って避けた後、本件水路に入ろうと航行を続けたことから、右舷に約8m/sの東風及び波高約2.5mのうねりを受けて西方に圧流され、本件水路西側の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件水路南方沖を東風が吹いて波が高くなりやすい状況で北進中、船長が、船首方に流木を認めて左舵を取って避けた後、本件水路に入ろうと航行を続けたため、右舷に約8m/sの東風及び波高約2.5mのうねりを受けて西方に圧流され、本件水路西側の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"> ・ 小型船舶は、風波の影響を受けやすいので、気象及び海象等を十分考慮し、波高が高くなった場合には風波の影響が少ない経路で早めに帰港すること。 ・ 航行予定海域に流木情報等の航行警報が発表されていることがあるので、海上保安庁沿岸域情報提供システム（MICS）等で確認することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船

