

船舶事故調査報告書

平成31年2月13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8月10日 17時00分ごろ
発生場所	沖縄県浦添市空寿埼西方沖 宜野湾港北防波堤灯台から真方位263° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯26° 16.5′ 東経127° 41.6′）
事故の概要	ヨットSUNLUCKは、北東進中、干出浜に乗り揚げた。 SUNLUCKは、バラストキールの擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月13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	ヨット SUNLUCK、4.3トン 240-61687大阪、個人所有 8.80m×3.00m×1.40m、FRP ディーゼル機関、14.7kW、平成20年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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50年3月22日 免許証交付日 平成26年10月6日 （平成32年9月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	バラストキール及び左舷外板に擦過傷、舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 西、波高 約1.05m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約175cm（那覇） 沖縄県南部沿岸には、平成30年8月10日10時48分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。 日没時刻：19時10分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほかクルー2人が乗り組み、‘沖縄県宜野湾市のマリーナ’（以下「本件マリーナ」という。）に向けて同県座間味村座間味港を出港し、船長が操舵につき、メインセイルを張り、主機を併用する機帆走状態として約3～4ノットの対地速力で航行し、沖縄県渡嘉敷村慶伊瀬島（チービシ）の南方沖を通過した。

	<p>船長は、本件マリーナの近くにある発電所の煙突を船首目標として見ながら、那覇港北方沖を航行するつもりで東北東進中、左舷船首方に浦添第1防波堤を認めたところで、那覇港北部を航行していることに気付いた。</p> <p>船長は、予定していた進路ではなかったが、近道となって早く帰港できると思い、浦添第1防波堤の南側を同防波堤に沿って通過した後、GPSプロッターを見て、牧港第2号灯浮標（以下「2号灯浮標」という。）を次の船首目標として航行すれば、右方の陸岸から張り出したさんご礁に接近することはないと思い、2号灯浮標に向けて変針した。</p> <p>船長は、2号灯浮標を船首方に見ながら北東進し、空寿埼沖に至った所で水深計により急激な水深の変化を認めたものの、2号灯浮標を船首方に見る進路を保持しているため、安全に航行できると考えていたところ、平成30年8月10日17時00分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、海面下に干出浜（さんご礁）を認め、クルー2人を左右の舷に移動させながら船体傾斜を利用して本船を前進させていたが、その後、機関を後進にしても動かなくなったので自力での離礁を断念し、本件マリーナの事務所に救助の要請を行った。</p> <p>船長は、来援したゴムボートで本船をえい航するように依頼したが、本船が動かなかったため、クルー2人と共に同ボートに移乗して本件マリーナに運ばれた。</p> <p>本船は、その後、近くの海岸に流され、船長が手配したクレーン車に引き揚げられ、本件マリーナに運ばれた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 陸揚げ後の本船、写真2 バラストキールの損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、バラストキール下端まで約1.4mであった。</p> <p>本船の中央部にあるキャビンの出入口両側の外壁には、左舷側に水深計及び右舷側にGPSプロッターが設置されていた。</p> <p>海図W222A（沖縄島南部）によれば、那覇港北側から空寿埼の間には、陸岸から約800～1,300m沖まで干出浜が広がり、本件マリーナの出入口から西北西方約1.5MIに2号灯浮標がある。</p> <p>本船には、海図W222Aが備えられ、GPSプロッターに本事故発生場所付近の干出浜が表示されていた。</p> <p>船長は、本件マリーナの北方及び南方に干出浜があることは知っていたものの、陸岸からどの程度広がっているか知らなかった。</p> <p>船長は、浦添第1防波堤西方沖でGPSプロッターを確認した後、GPSプロッターを見ておらず、本事故後、風により圧流されていたことを知った。</p> <p>クルー2人は、本事故当時、GPSプロッターを見ていなかった。</p>

	<p>船長は、5年前から年2回程度本件マリナーに係留している友人のヨットに乗り、本件マリナーへの帰航時、2号灯浮標を船首目標として陸側に寄らないように航行することを聞いていた。</p> <p>船長は、クルー2人がヨットの経験が少ないので、自身のみで航行中の作業全てを行う必要があると思い、操舵しながらメインセールの状態を確認し、2号灯浮標を見落とさないようにしていた。</p> <p>船長は、平成30年4月ごろ本船の係留場所を本件マリナーに移したが、以前、大阪湾でクルージングしていた際、自らが操舵を行うと経験豊富な同乗者が海図やGPSプロッターで船位を確認していた。</p> <p>船長は、約30年間ヨット歴があり、本船で本件マリナーを出航しての航海が2回目であった。</p> <p>船長及びクルー2人は、救命胴衣を着用していた。</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、機帆走で空寿埼西方沖を北東進中、船長が、2号灯浮標を船首目標にすれば安全に航行できると思い、GPSプロッターなどを活用して船位の確認を行わずに航行を続けたことから、風の影響を受けて右方に圧流されていることに気付かず、同埼西方沖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、本船が、機帆走で空寿埼西方沖を北東進中、船長が、2号灯浮標を船首目標にすれば安全に航行できると思い、GPSプロッターなどを活用して船位の確認を行わずに航行を続けたため、風の影響を受けて右方に圧流されていることに気付かず、同埼西方沖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"> ・GPSプロッターを活用し、船位の確認を適切に行うこと。 ・安全に航行するため、海図等によって事前に水路調査を行い、適切な針路を設定しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

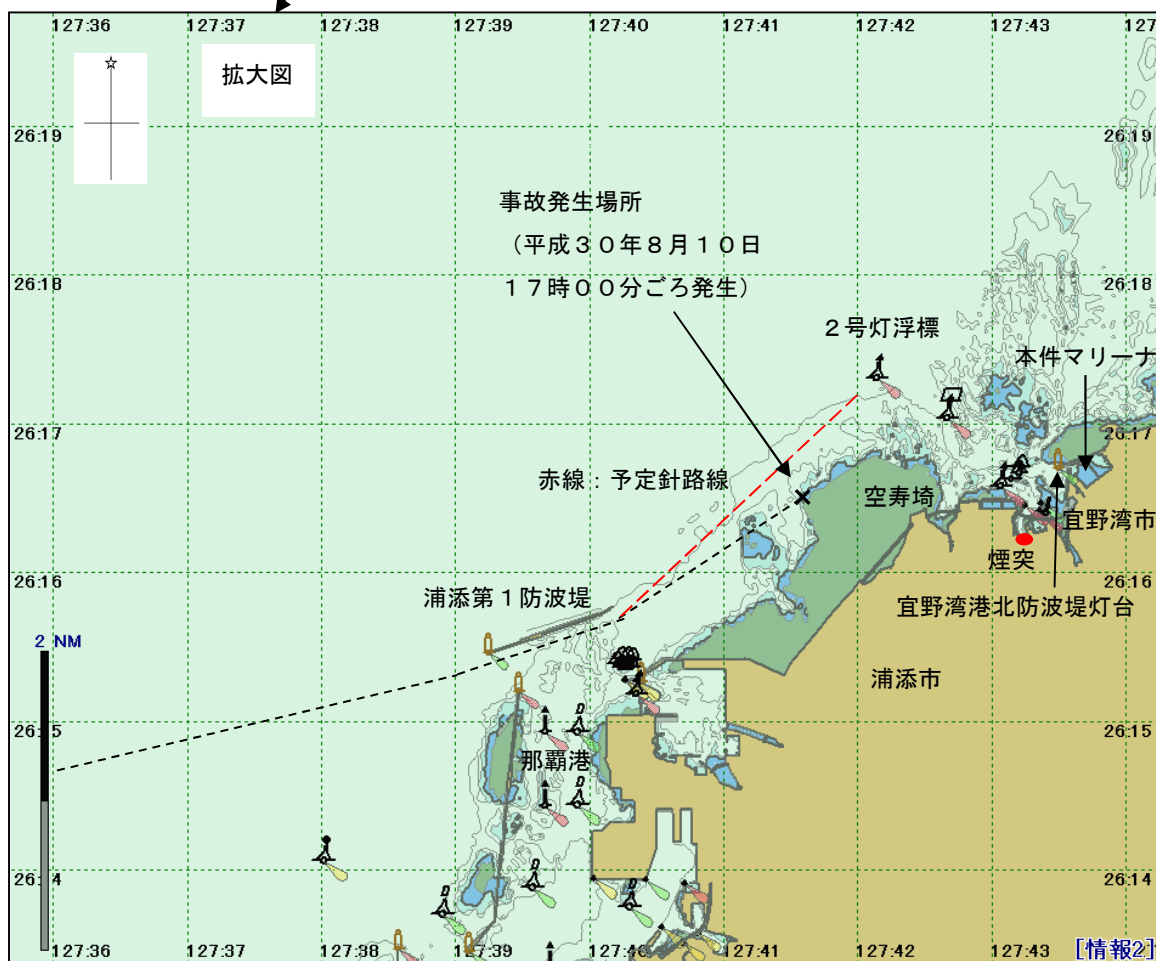
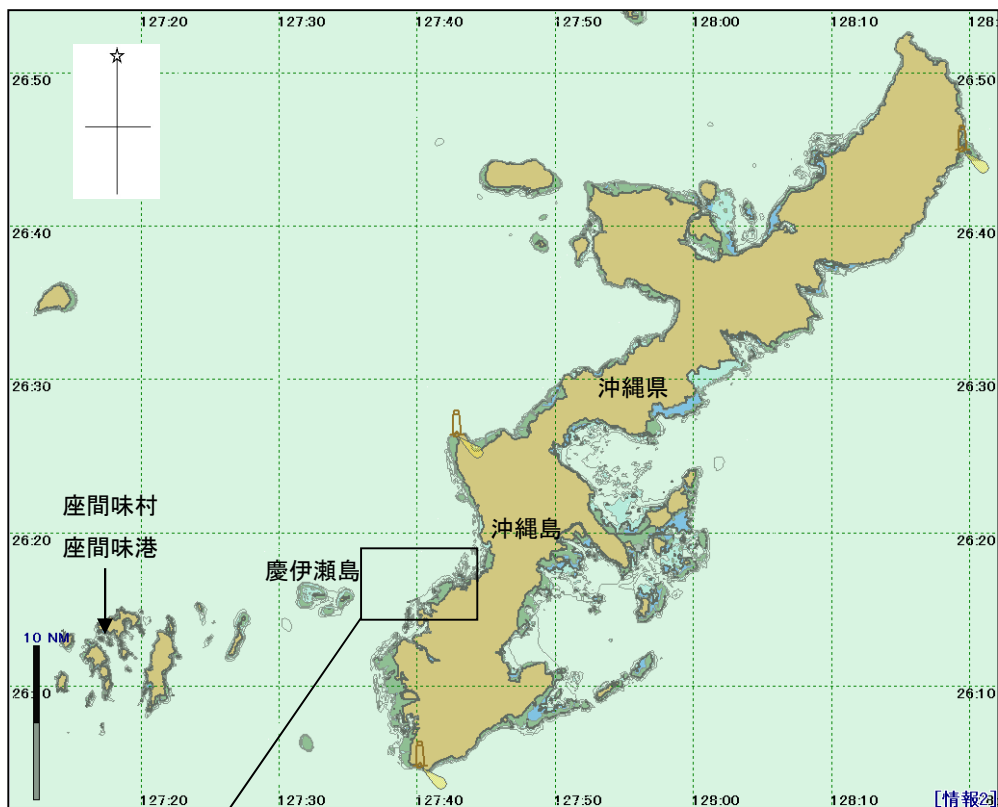




写真1 陸揚げ後の本船



写真2 バラストキールの損傷状況