

船舶事故調査報告書

平成31年3月27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	転覆
発生日時	平成30年10月6日 15時50分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市佐和田漁港西方沖 佐和田四等三角点から真方位274° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯24° 50.9′ 東経125° 07.8′）
事故の概要	遊漁船第1絹丸は、西進中、転覆した。 第1絹丸は、船長及び同乗者が軽傷を負い、推進器翼の欠損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月23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	遊漁船 第1絹丸、3.2トン 296-21924 沖縄、個人所有 9.23m (Lr) × 2.52m × 1.00m、FRP ディーゼル機関、176.5kW、平成14年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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24年5月22日 免許証交付日 平成30年5月21日 （平成34年5月22日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長、同乗者）
損傷	推進器翼に欠損及び曲損、船首部ブルワークの脱落、操舵室の倒壊、主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：うねり 波向西、波高約2m、潮汐 上げ潮の中央期 宮古島地方には、平成30年10月5日16時02分に波浪注意報（有義波高2.5m）が発表され、本事故当時も継続中であった。 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による平良港沖（本事故発生場所の東方約5.8M）の波浪観測値は、次のとおりであった。

	時刻 (時：分)	有義波		波向
		波高(m)	周期(s)	
	15:00	1.64	9.3	北北西
	15:20	1.63	9.1	北北西
	15:40	1.72	8.6	北北西
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、台風で避難していた佐和田漁港から宮古島市長山港渡口地区に回航する目的で、平成30年10月6日15時00分ごろ出港し、‘佐和田漁港西方沖の干出浜（さんご礁）に囲まれた浅礁域’（以下「本件浅礁域」という。）を西進した。</p> <p>本船は、佐和田漁港西方沖約1.5Mにある本件浅礁域外に出る水路（可航幅約50m）を約20ノットの対地速力で航行し、船首方からの波高約2mの磯波*1を乗り越え、次の磯波を乗り越えようとしたとき、船首が持ち上げられて推進器翼が干出浜に接触した。</p> <p>本船は、推進力がなくなって航行不能となり、磯波を受けて右方に振られ、更に左舷方から磯波を受けて15時50分ごろ右舷側に転覆し、船長及び同乗者が投げ出された。</p> <p>船長は、波が高いのでここで泳いで干出浜に上がるのは危険と判断し、同乗者と共に潮流に身を任せて南方に流された後、波の影響が少ない干出浜まで泳ぎ、18時00分ごろ宮古島市下地島西岸から陸に上がった後、19時17分ごろ海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、転覆した状態で南西方沖に約9M漂流し、7日、船長が手配した漁船にえい航され、長山港渡口地区に陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>			
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.1mであった。</p> <p>本船は、台風が接近した場合、佐和田漁港で避難し、台風が過ぎた後、長山港渡口地区に回航していた。</p> <p>船長は、佐和田漁港から出港する際、満潮だと本件浅礁域から出る際の磯波が高くなるので危険であり、また、干潮だと本件浅礁域の水深が浅くて航行できないので、満潮時及び干潮時を避けて出港していた。</p> <p>船長は、ふだん、本件浅礁域から出る際、磯波を乗り越えるので、本船が押し戻されないように本事故発生時と同じ程度の速力で突っ切るように航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、インターネットで気象及び海象の情報を入手し、波浪注意報が継続して発表されていたことを認めていたが、これまでも同様の状況で本件浅礁域を出たことがあり、翌日に遊漁船業が</p>			

*1 「磯波」とは、沖合で砕波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、波形勾配が急峻になって砕波する波のことをいう。

	<p>あったので、本船を回航することとした。</p> <p>船長は、本件浅礁域外の磯波の状況は出港して干出浜付近まで行かないと詳しい状況が分からず、本事故当時の磯波がこれまでより高く感じたので、磯波の状況を見て、引き返して帰港すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び同乗者は、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長及び同乗者は、携帯電話を所持していたが、いずれも身に付けていなかったため、本船が転覆した際に紛失した。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、波浪注意報が発表されている状況下、佐和田漁港西方沖を西進中、船首方から波高約2mの磯波を受けながら航行を続けたことから、船首が持ち上げられて推進器翼が干出浜に接触し、推進力がなくなって航行不能となり、更に連続する磯波を受けて転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表されている状況下、佐和田漁港西方沖を西進中、船首方から波高約2mの磯波を受けながら航行を続けたため、船首が持ち上げられて推進器翼が干出浜に接触し、推進力がなくなって航行不能となり、更に連続する磯波を受けて転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶は、風波の影響を受けやすいので、堪航性を考慮し、出港の可否を慎重に判断するとともに、出港後に気象及び海象の状況に不安があれば速やかに帰港すること。 ・ 干出浜（さんご礁）付近では磯波が高いので十分注意して航行すること。 ・ 防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

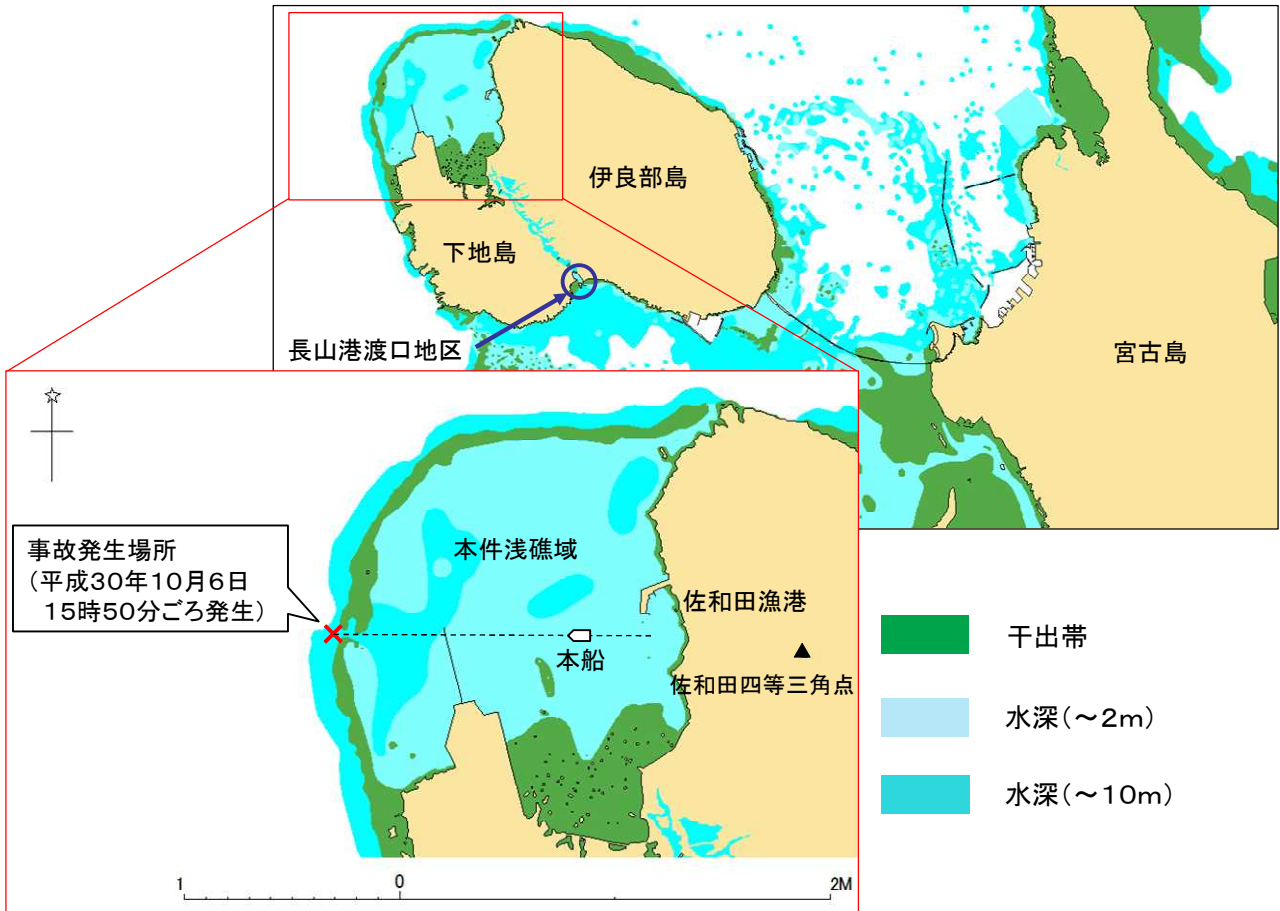


写真1 本船

