

| | |
|---------------|--|
| | <p>風向 北西、風速 14kn (約7.2m/s) 21:00 波向 北北西、波高 2.5m、周期 7秒 風向 北北西、風速 17kn (約8.7m/s)</p> <p>沖縄本島地方には、令和元年10月24日10時21分に、24日夕方から高波に注意する旨の波浪注意報 (有義波高2.5m) が発表され、本事故当時も継続中であった。</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、令和元年10月22日12時00分ごろ糸満漁港を出港し、糸満漁港南南西方沖約15M付近でまぐろ一本釣り漁を行った。</p> <p>本船は、24日15時00分ごろ操業を終えて帰途につく予定であったが、操業が長引いて16時00分ごろ帰途につくこととした。</p> <p>本船は、16時00分過ぎ、風が強くなり波が高くなってきたので、約3knの対地速力で北進し、糸満漁港南西方沖に所在するトコマサリ礁の西方沖付近で北東に変針した後、船長が、目視で約1M前方の糸満港南水路第1号灯浮標 (以下「本件灯浮標」という。) の緑灯方向を目標とし、自動操舵装置で船首方位を保持するモードに設定した。</p> <p>本船は、船長が操舵室後方に立ち、遠隔操縦リモコンを持って目視による見張りをを行い、北西からの約10m/sの風及び高さ約3mの波を左舷に受けながら航行し、一旦停止して右方を通過する漁船を優先させた後、北東進していたところ、20時00分ごろ船底に衝撃を感じた直後に動かなくなった。</p> <p>船長は、GPSプロッターで本件灯浮標南東方の浅所に乗り揚げたことを認め、本船が波でたたかれるので危険を感じて主機を停止して投錨し、停泊灯のみを点灯させ、家族及び僚船の船長に携帯電話で連絡した後、自動膨張式の救命胴衣を着用して海中に飛び込んだ。</p> <p>船長は、水深が自身の腰の高さ程度だったので、本船が乗り揚げた位置から東方約1,200m先のビーチまで泳いで上陸した。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合の職員は、22時40分ごろ本事故の発生を海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、乗り揚げた位置から南東方約1,200m先のビーチまで圧流され、後日、僚船により引き出された後、糸満漁港にえい航されて陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 左舷船尾部船底外板の損傷状況 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故発生日の前日までインターネット及び漁業無線で天候が悪化する気象情報を入手していたが、本事故発生日に波浪注意報が発表されている情報を入手していなかった。</p> <p>船長は、約1年前から本船に乗り組んでおり、本事故発生場所付近の浅所の存在を知っていた。また、ふだんは日没前に帰港しており、</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>これまでに夜間に糸満漁港に入港したことは数回であった。</p> <p>船長は、本事故当時、目視のみで見張りを行っており、GPSプロッターで本船の船位及び針路を確認していなかったため、本船が浅所に向かう針路になっていることに気付かなかった。</p> <p>本船の自動操舵装置の船首方位を保持するモードは、設定した際の本船の船首方位（船体の向き）のみを保持する機能であり、風潮流などによるコースずれを補正する機能ではなかった。</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、糸満漁港南西方沖を波高約3mの波を左舷方に受けながら北東進中、船長が、目視のみで見張りを行いながら航行を続けたことから、右方に圧流されて浅所に向かう針路となっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、波浪注意報が発表されている状況下、糸満漁港南西方沖を波高約3mの波を左舷方に受けながら北東進中、船長が、目視のみで見張りを行いながら航行を続けたため、右方に圧流されて浅所に向かう針路となっていることに気付かず、浅所に乗り揚げ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"> ・慣れた海域においても、浅所が存在する海域を航行する場合には、目視のみならず、GPSプロッター、レーダー等の航海計器を活用し、船位及び針路の確認をすること。 ・小型船舶は、風波の影響を受けやすいので、最新の気象情報を入力し、気象及び海象の悪化が予想される場合には、移動時間も考慮して早期に操業を終えて帰港すること。 |

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船



写真2 左舷船尾部船底外板の損傷状況

