

# 船舶事故調査報告書

令和3年3月17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	令和2年9月30日 16時30分ごろ				
発生場所	沖縄県南城市安座真港北方沖 知名埼灯台から真方位071°540m付近 (概位 北緯26°11.4 東経127°49.6 )				
事故の概要	プレジャーボート <sup>コマカ</sup> KOMAKAは、漂流中、右舷船尾方から高波を受けて転覆した。 KOMAKA は、同乗者1人が死亡し、船体が大破した。				
事故調査の経過	令和2年10月28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 KOMAKA、5トン未満 296-11762 沖縄、個人所有 5.37m(Lr)×1.79m×0.84m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.80kW、平成2年6月				
乗組員等に関する情報	船長 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 平成16年10月21日 免許証交付日 令和元年9月6日 (令和6年10月20日まで有効)  同乗者A 71歳 同乗者B 71歳 同乗者C 72歳				
死傷者等	死亡 1人(同乗者C)				
損傷	船体が大破(全損)				
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 本事故発生場所の南西方約4.0海里(M)に位置する沖縄気象台 系数地域観測所の9月30日の風向風速観測値は、次のとおりであつた。				
	時 分	平 均		最大瞬間	
		風 向	風速(m/s)	風 向	風速(m/s)

	07:30	西南西	2.0	西南西	4.6
	08:30	西南西	2.2	西	6.4
	09:30	西北西	2.8	西	6.9
	10:30	西	2.5	西	5.9
	11:30	西北西	2.5	西北西	4.9
	12:30	北西	4.1	北西	6.7
	12:40	北西	7.3	北	13.0
	13:30	北北西	7.1	北北西	15.0
	14:30	北北西	8.3	北	13.6
	15:30	北北西	9.0	北北西	14.0
	16:30	北	8.8	北北東	13.3
	17:00	北	9.0	北	13.3
	<p>海象：波高 2.0 m以上2.5 m未満、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>南城市には、令和2年9月30日03時06分に波浪注意報、09時24分に強風注意報、15時49分に雷注意報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。</p>				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A～Cの3人を乗せ、釣りの目的で、令和2年9月30日07時30分ごろ南城市久高島南西方沖の釣り場に向けて同市馬天港を出航し、08時30分を過ぎたころ、同沖の水深約200mの海域（以下「本件海域」という。）で、船外機を止め、シーアンカーを入れて流し釣りを開始した。</p> <p>船長及び同乗者A～Cの3人は、午後に入っても釣りを続けていたところ、13時ごろから14時ごろまでの間において、雨が降り出し、北寄りの風も強くなってきたが、北寄りの風だと島陰に入れば風を除けることができるので、まだ釣りを続けられると思い、本船を本件海域から北北西方の水深約60mの海域に移動させ、再び釣りをを行った。</p> <p>船長及び同乗者A～Cの3人は、15時を過ぎたころ、海上の風が更に強くなり、波も高くなってきたので、釣りを止め、馬天港に向け帰航することとした。</p> <p>本船は、安座真港東北東方沖を過ぎたころ、急に、北から北東寄りの強い風と右舷側から船尾にかけて高波を受けるようになり、右舷船尾方から波を被る状況になったが、馬天港に向けて航行を続けた。</p> <p>本船は、安座真港北方沖を航行中、右舷船尾方から、高波（第1波）を受けて船内に海水が入り、続いて高波（第2波）を受けて船外機のバッテリールームに海水が入ってエンジンが停止し、船内に溜まった海水などで右舷側に傾いた状態で漂流していたところ、16時30分ごろ、更に高波（第3波）を受けて一気に転覆し、船底を上にして船首部の先端のみが海面上に出る状態となった。</p> <p>船長及び同乗者A～Cの3人は、海に投げ出され、同乗者Aが、ク</p>				

	<p>ーラーボックスにつかまりながら泳いで陸上に着き、通り掛かりの人に船が転覆したので118番通報してほしい旨を伝え、同乗者Bがクーラーボックスにつかまって漂流、同乗者Cが船長、同乗者A及び同乗者Bから見えなくなり、船長が船首部のフックに指を入れながら本船船首部にしがみついていた。</p> <p>船長、同乗者B及び同乗者Cは、17時56分ごろ海上保安庁の回転翼機により発見され、付近を捜索していた消防の水上オートバイにより救助されたが、同乗者Cは、18時06分ごろ、医師により死亡が確認され、後日、溺死と検案された。</p> <p>本船は、知名埼灯台から南東方にある浅瀬に漂着し、後日、重機により撤去された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び同乗者Aは、本事故当時、救命胴衣を着用していたが、同乗者B及び同乗者Cは着用していなかった。</p> <p>船長は、本事故当日、馬天港を出港する前、天気予報を見て、沖縄県南部の海上は午後から荒れてくるだろうと思い、同乗者A～Cには早く帰るかもしれない旨を伝えていた。</p> <p>船長は、週に1回又は多くて2回本船で釣りに出掛けることを45年以上続けており、釣り場との往復で安座真港沖を何度も航行していたが、今までの経験では海上が多少荒れていても問題なく帰航できており、今回も帰航できると思っていた。</p>
<p><b>分析</b></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、南城市に波浪注意報、強風注意報及び雷注意報が発表され、強風と高波が発生している状況下、安座真港北方沖を航行中、船長が、右舷船尾方から波を被る状況になったものの、馬天港に向けて航行を続けたことから、高波を受けてエンジンが停止し、船内に滞留した海水などにより右舷側に傾いた状態で漂流し、更に高波を受けて転覆したものと推定される。</p> <p>船長は、長年の経験から、安座真港沖では海上が多少荒れていても問題なく帰航できており、今回も帰航できると思っていたことから、馬天港に向けて航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、南城市に波浪注意報、強風注意報及び雷注意報が発表され、強風と高波が発生している状況下、本船が安座真港北方沖を航行中、船長が、右舷船尾方から波を被る状況になったものの、馬天港に向けて航行を続けたため、高波を受けてエンジンが停止し、船内に滞留した海水などにより右舷側に傾いた状態で漂流し、更に高波を受けて転覆したものと推定される。</p>

<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ 船長は、気象及び海象の悪化が想定される場合、出航を控えるか海上が平穏のうちに早目に帰航すること。</li><li>・ 船長は、航行中、海上が荒れる状況に遭遇した場合、最寄りの港等に避難すること。</li><li>・ 小型船舶の船長は、船室外のすべての乗船者に救命胴衣を着用させること。</li><li>・ 通信手段の確保として、携帯電話やスマートフォンを防水ケースに入れ、いつでも使用できるよう身に付けること。</li></ul>
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

