

## 船舶事故調査報告書

令和3年9月1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	不明（令和3年1月25日 07時15分ごろ～23時05分ごろの間）
発生場所	不明（沖縄県渡嘉敷村慶伊瀬島付近）
事故の概要	<p>プレジャーボートKATSUは、沖縄県浦添市の船だまりを出港後、転覆した。</p> <p>KATSUは、船長及び同乗者が死亡し、船体が全損となった。</p>
事故調査の経過	<p>令和3年1月26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。</p> <p>原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。</p>
<b>事実情報</b> 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	<p>プレジャーボート KATSU、5トン未満</p> <p>296-19906 沖縄、個人所有</p> <p>6.27m (Lr) × 2.25m × 1.00m、FRP</p> <p>ガソリン機関、66.2kW、平成11年7月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 61歳</p> <p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成28年12月9日</p> <p>免許証交付日 平成28年12月9日</p> <p style="text-align: center;">（令和3年12月8日まで有効）</p> <p>同乗者 44歳</p>
死傷者等	死亡 2人（船長及び同乗者）
損傷	全損
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東～東、風力 2～4、視界 良好</p> <p>海象：うねり 波向北、波高約2～3m、水温 約22℃</p> <p>沖縄県那覇市、浦添市及び渡嘉敷村には、1月25日10時13分から28日04時26分までの間、波浪注意報が発表されていた。</p> <p>全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による那覇港（本船発見場所の東方約4.8海里）における有義波の状況は、次のとおりであった。</p>

	日最大有義波		日平均有義波		最多波向
	波高(m)	周期(s)	波高(m)	周期(s)	
	24日	2.23	6.7	1.74	7.0
25日	1.96	8.2	1.35	8.2	北北西
事故の経過	<p>本船の同乗者（以下「本件同乗者」という。）は、令和3年1月25日に本船の船長（以下「本件船長」という。）と2人で船釣りに出掛ける予定があると本件同乗者の家族に数日前から伝えていたところ、25日05時50分ごろ本件同乗者の家族が起床した時には既に自宅を出ていた。</p> <p>那覇市内の釣具店（以下「本件釣具店」という。）の店員は、25日早朝に本件同乗者が来店して釣り餌と氷を購入した際、前日に海上が時化<sup>しげ</sup>ていて波が残っている可能性があるため、本船を出港させる前に本件釣具店所属の遊漁船の船長（以下「遊漁船船長」という。）に連絡して海況を確認した方がよい旨を助言した。</p> <p>遊漁船船長は、那覇市内の船だまりを出港して釣り場に向けて航行中、07時15分ごろ本件同乗者から電話を受け、海上にうねりがあると伝えたところ、本件同乗者から本船は時間をおいてから出港するとの返答を受けた。</p> <p>本件同乗者は、ふだん船釣りに出掛けた際には帰港の30分ほど前に必ず電話連絡を入れた上、16時半～17時ごろに帰宅していたが、本事故当日はその連絡がなかったため、本件同乗者の家族は、17時ごろから本件同乗者の携帯電話に繰り返し掛けたが、呼出音は鳴るものの応答しない状態が続き、20時40分ごろ海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁の巡視艇及び回転翼機による捜索が行われ、23時05分ごろ、渡嘉敷村クエフ島南側のリーフ内において、転覆した状態で発見された。</p> <p>本件船長は、翌26日07時25分ごろクエフ島北側の砂浜で発見されたが、搬送先の病院で死亡が確認され、後日、法医学教室の医師により、死因が短時間での溺死と検案された。</p> <p>本件同乗者は、29日01時09分ごろ浦添市の海岸で発見されたが、救急隊員によりその場で死亡が確認され、後日、法医学教室の医師により、死因が短時間での溺死と検案された。</p> <p>本船は、1月30日に陸揚げされ、後日、廃船処理された。  （付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>				
その他の事項	<p>本船は、本事故後に陸揚げされた際、シーアンカーが船首部に絡まった状態となっており、また、甲板上の構造物が破損して消失していたが、船体には他船と衝突したような痕跡は認められなかった。（写真1参照）</p>				



写真1 陸揚げ後の本船

ふだん本件船長から本船の整備を依頼されていた事業者によれば、本船は、平成30年5月に船外機を新換えし、その後も潤滑油の交換等を定期的に行っており、異常は見られなかった。

本事故後、本件船長がふだん本船を上架している浦添市の船だまり（以下「本件船だまり」という。）のスロープ付近に乗用車2台が残されているのが発見され、本件船長及び本件同乗者のものと確認された。

本件船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。

本件同乗者は、発見された際、ウェストベルトタイプの膨張式の救命胴衣を着用していたが、国土交通省の型式承認を受けた小型船舶用救命胴衣ではなかった。

海図W222A（沖縄島南部）及び九州沿岸水路誌（平成28年3月刊行）によれば、那覇港西方沖合にある<sup>かみやま</sup>神山島、ナガンヌ島及びクエフ島の3島を総称して慶伊瀬島（チービシ）といい、これら3島は干出さんご礁上にあり、周囲の水深が急激に浅くなっている。

本事故当日10時～11時30分ごろクエフ島の南方沖でホエールウォッチングを行っていたホエールウォッチング船の船長は、波高2m程度の北方からのうねりがあると感じたものの、本船がすぐに転覆するほどの海況ではなく、本船が何らかの要因でリーフ際に<sup>ぎわ</sup>圧流され、高波を受けて転覆したのではないかと思った。

本事故当日11時～12時ごろクエフ島の南方沖でホエールウォッチングを行っていた別のホエールウォッチング船の船長は、本事故前日が時化で波高が約3～4mあり、本事故当日もそのうねりが残り、波高が約2.5mであったと感じた。

本事故当日10時～13時30分ごろナガンヌ島南西岸及びクエフ島北岸付近で素潜り漁を行っていた漁船の船長は、波高約2.5～3mの北東方からのうねりがあり、特にリーフ際には高波が立っていると感じた。

本事故当日12時10分ごろチービシの南方沖を航行していた船舶の航海日誌によれば、天気は晴れ、北東の風約8m/s、北からのうね

	<p>り有、波高約2.5mであった。</p> <p>気象庁のホームページによれば、次のとおりである。</p> <p>うねりは風浪よりも波長や周期が長いために水深の浅い海岸（防波堤、磯、浜辺など）付近では海底の影響を受けて波が高くなりやすい性質を持っています（浅水変形）。そのため、沖合から来たうねりが海岸付近で急激に高波になることがあります。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>あり</p> <p>本船は、1月25日07時15分ごろ本件同乗者が時間をおいてから出港すると電話で応答していること、本件船だまり付近に本件船長及び本件同乗者の乗用車が残されていたこと、及び23時05分ごろ本船が転覆した状態で発見されたことから、この間において本件船だまりから出港し、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、慶伊瀬島付近の海域において波高約2～3mの北からのうねりが発生している状況下、クエフ島周辺のリーフ付近で隆起した波を受けて転覆した可能性があると考えられるが、目撃者がいないことから、転覆に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本件船長及び本件同乗者の死因は、短時間での溺死であった。</p> <p>本件船長及び本件同乗者は、転覆時に落水して溺死した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、慶伊瀬島付近の海域において波高約2～3mの北からのうねりが発生している状況下、本件船だまりを出港後、転覆したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ 小型船舶は、海上で高いうねりが発生している場合、リーフ付近などの水深の浅い海域では波浪が急激に高くなることがあるので、同海域に接近しないようにすること。</li> <li>・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板では国土交通省の型式承認を受けた小型船舶用救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

