

## 船舶事故調査報告書

令和3年12月22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	令和3年8月6日 22時30分ごろ
発生場所	沖縄県本部町水納島南西方沖 水納島灯台から真方位270° 1,200m付近 （概位 北緯26°38.7′ 東経127°48.5′）
事故の概要	小型兼用船第八秀吉丸は、主機が停止して漂流中、リーフに乗り揚げた。 第八秀吉丸は、大破した。
事故調査の経過	令和3年8月10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	小型兼用船 第八秀吉丸、13.66トン 290-51299 沖縄、個人所有 13.70m (Lr) × 3.00m × 1.06m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、昭和57年3月27日
乗組員等に関する情報	船長 25歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・設備等（設備限定の種類：航行時間帯を昼間に限定する） 免許登録日 令和元年7月5日 免許証交付日 令和元年7月5日 （令和6年7月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船体が大破（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、平均風速 1.5m/s、視界 良好 海象：うねり 波高約1m、潮汐 下げ潮の末期 日没時刻：8月6日19時13分（沖縄県浦添市）
事故の経過	本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、遊覧の目的で、令和3年8月6日18時30分から19時00分の間に浦添市牧港漁港を出航し、沖縄県読谷村残波岬沖に向かった。 本船船長は、同乗者4人と共に、残波岬東方の海域で花火を観ながら釣りをした後、水納島付近で素潜りで魚を獲ることとし、水納島沖

	<p>に向けて航行した。</p> <p>本船は、水納島に向けて北北西進中、水納島までの距離が約2～3海里付近において、本船船長が、クラッチを前進に入れた状態で、主機に負荷が掛かっているような感じを受けたところ、主機が突然停止して漂流し、主機を再起動することができたものの、クラッチを後進に入れたら再び停止した。</p> <p>本船は、本船船長がアンカーにロープが繋がっていないことを知らずに慌ててアンカーを海中に投入したので錨泊することができず、更にロープ等を引っ掛けられる場所を探したが近くになく、主機が停止してから30分～1時間程度漂流を続けた。</p> <p>本船は、水納島に向けて漂流中、22時30分ごろ、水納島南西側陸岸から200m付近のリーフに乗り揚げた。</p> <p>本船船長及び同乗者4人は、本事故発生後、救命胴衣を着用して貴重品を持ち、水納島に自力で泳いで上陸し、本船船長は、23時47分ごろ、同乗者から借りた携帯電話で、本船が水納島沖の浅瀬に乗り揚げた旨118番通報を行った。</p> <p>本船船長は、8日、本船が乗り揚げた場所付近の岩場において、本船の船体及び機関が大破しているのを確認した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 大破した本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本事故当日の機関等の状況</p> <p>本船船長は、本船を約4年前に中古船として購入し、機関メンテナンスを定期的に行い、本事故当日の発航前、使用燃料の軽油を満タンに入れ、アイドリング状態で排気色、排水等を点検し、機関に異常を認めておらず、また、主機に負荷が掛かる船舶等重量物をえい航していなかった。</p> <p>(2) 小型船舶操縦免許の設備限定</p> <p>一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会のホームページ及び担当者の口述によれば、小型船舶操縦免許に記載の設備等(設備限定の種類：航行時間帯を昼間に限定する)とは、小型船舶操縦士試験の身体検査において、灯色識別検査で船舶の灯火の色が識別できない場合、日出から日没までの間に航路標識の彩色を識別できれば、航行する時間帯が限定された免許が取得できることとなっている。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、水納島に向けて航行中、主機が停止して漂流した際、本船船長が、本船を錨泊させようと、アンカーにロープが繋がっていない</p>

	<p>ことを知らないままアンカーを海中に投入したことから、アンカーを効かせることができずに漂流を続け、リーフに乗り揚げたものと推定される。</p> <p>本船は、水納島に向けて航行中、本船船長が、クラッチを前進に入れた状態で主機に負荷が掛かっているような感じを受けており、主機が停止した際、主機を再起動することができたものの、クラッチを後進に入れたら主機が停止していることから、ロープの巻き付き等でプロペラシャフトに過大な負荷が生じ、クラッチ板が前進側で焼き付いた可能性があると考えられる。</p> <p>本船船長は、受有している小型船舶操縦免許（以下単に「免許」という。）について、航行時間帯が昼間に限定されており、小型船舶を操縦する場合、日出から日没までの間であったことから、日没後に本船を操縦することができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が水納島に向けて航行中、主機が停止して漂流した際、本船船長が、本船を錨泊させようと、アンカーにロープが繋がっていないことを知らないままアンカーを海中に投入したため、アンカーを効かせることができずに漂流を続け、リーフに乗り揚げたものと推定される。</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、発航前、アンカーとロープが繋がって使用できる状態になっているか確認すること。</li> <li>・ 船長は、免許に航行時間帯の限定が付されている場合、操縦は免許に適合している時間帯に行い、それ以外は適合者に操縦を代わってもらうこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

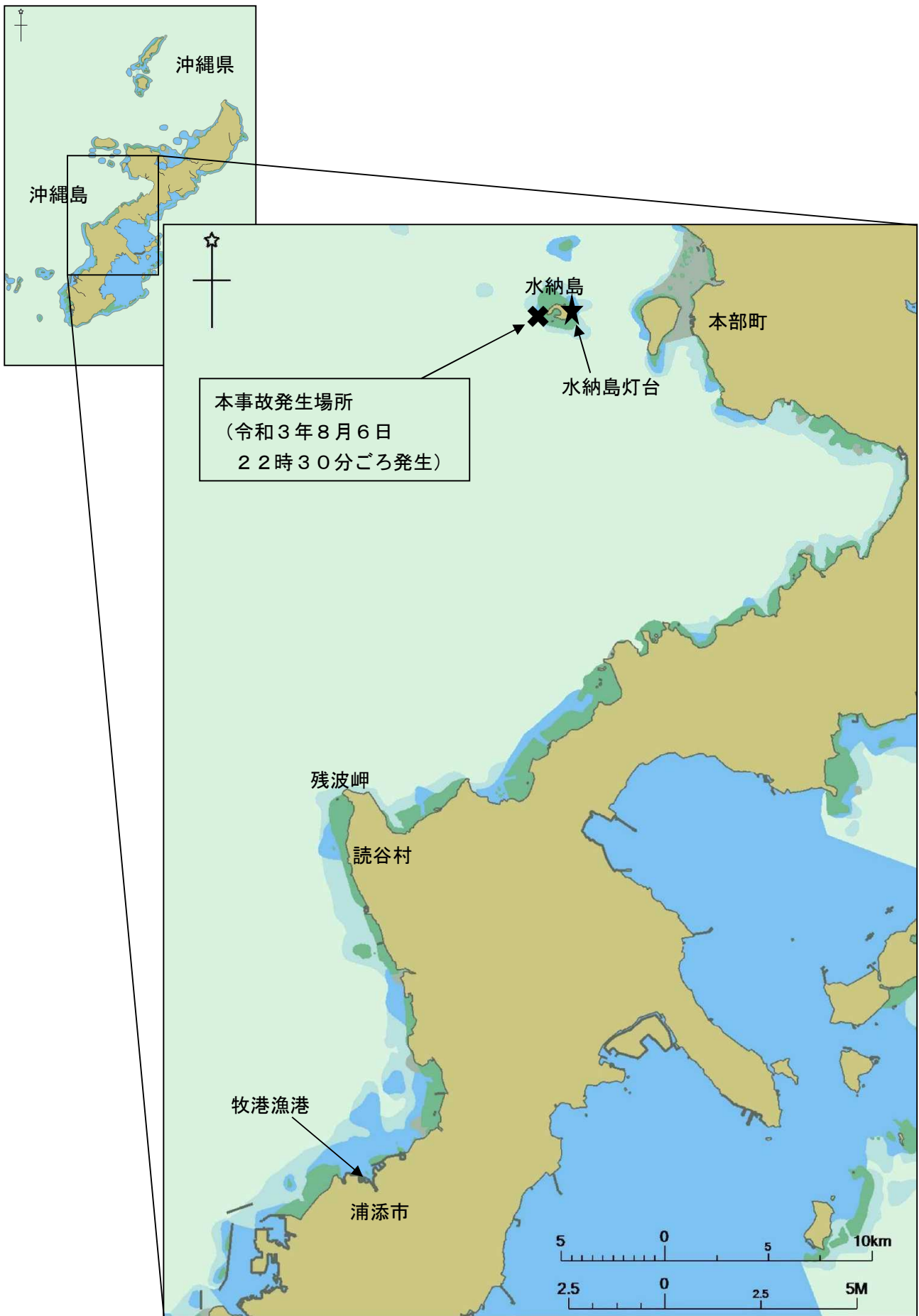


写真1 本船

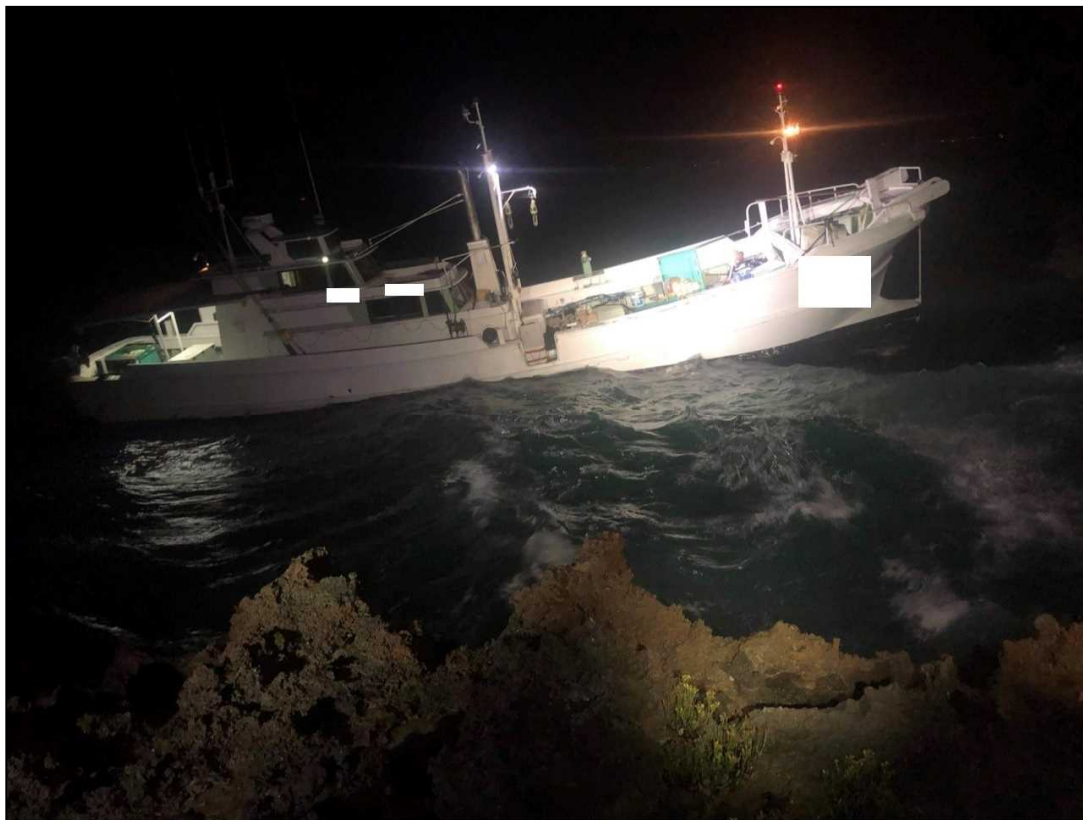


写真2 大破した本船

