

船舶事故調査報告書

令和5年5月17日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年12月3日 13時19分ごろ
発生場所	沖縄県 ^{おきな} 真栄田岬 ^{まえばた} 東岸 前兼久港北防波堤灯台から真方位259° 1.5海里付近 (概位 北緯26° 26.6′ 東経127° 46.4′)
事故の概要	ダイビング船 ^{まぐ} 菊丸Ⅲは、無人の状態 ^{まぐ} で錨泊中、強風を受けて錨索が切れ、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年12月5日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	ダイビング船 菊丸Ⅲ、2.0トン ON3-580082（漁船登録番号）、個人所有 第296-22047号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特定
負傷者	なし
損傷	船首船底部外板に破口
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北東、平均風速 約11m/s（最大瞬間風速 約17m/s）、視界 良好 海象：波高 約2.0m、潮汐 上げ潮の中央期 恩納村には、11月29日15時52分に波浪注意報（有義波高2.5m以上）が、12月3日10時17分に強風注意報（平均風速15m/s以上）がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、ダイビング客1人を乗せ、真栄田岬東方沖50m付近の水深約5mのダイビングポイントに到着後、風向が東南東であつたので船首を東南東方に向け、約15kgの錨に接続された約1mの錨鎖及び約20mの錨索を船首部から投入し、更に船首方の海上に設置されていた係留 ^{つな} ブイに、船首部から約5mのロープを繫いで係留し、機関を停止して錨泊を開始した。 船長は、本船を無人とし、付近の海中で、インストラクターとしてダイビング客と共にダイビングを行っていたところ、海中から船体が大きく動揺しているのが見え、気象及び海象が悪化していることに気付いた。 船長は、本船が大きく動揺していたので、本船の左舷側から海面に下ろしていたラダーから船上に戻ることを断念し、ダイビング客と共に真栄田岬東岸に設置されている階段まで移動して陸上に上がった。 本船は、風向が東南東から北北東に変化し、風が強まると共に波高が高くなった頃、錨索が切れ、また、係留ブイが海底の岩場から外

	<p>れ、南南西方に圧流されて真栄田岬東岸のさんご礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、出航前にインターネットで気象情報を確認した際、15時ごろ以降に風速が約8m/sになるとの情報を入手し、正午過ぎまでであればダイビングに支障はないと思って出航したものの、強風注意報及び波浪注意報が発表されていることを知らなかった。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が同注意報の発表を知らずに出航し、ダイビングの目的で本船を無人として錨泊したことから、風が強まると共に波高が高くなり、錨索が切れるとともに、係留ブイが海底の岩場から外れて圧流され、真栄田岬東岸のさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が同注意報の発表を知らずに出航し、ダイビングの目的で本船を無人として錨泊したため、風が強まると共に波高が高くなり、錨索が切れるとともに、係留ブイが海底の岩場から外れて圧流され、真栄田岬東岸のさんご礁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"> ・ 風波の影響を受けやすい小型船舶の船長は、出航前に気象及び海象情報を入手する際、気象庁のウェブサイト、海上保安庁の沿岸域情報提供システム等を活用するとともに、警報及び注意報の発表状況も必ず確認し、強風注意報、波浪注意報等が発表されている場合は出航を控えること。 ・ インストラクターを兼務するダイビング船の船長は、錨泊中に気象及び海象の悪化が予想される場合、船上が無人とならないよう別の乗組員を乗り組ませておくことが望ましい。