

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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6年2月17日 04時20分ごろ
発生場所	沖縄県粟国村粟国漁港港口付近 粟国島灯台から真方位060° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯26° 35.7′ 東経127° 14.8′）
事故の概要	漁船美代丸は、漂泊中、風浪によって圧流され、機関を前進にかけて右旋回しようとした際、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月19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	漁船 美代丸、4.2トン ON3-05533（漁船登録番号）、個人所有 第296-12716号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	左舷中央部船底外板に亀裂、機関に濡損、プロペラ及び舵柱に曲損、 シューピースに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約7～8m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約101cm （座間味） 粟国村には、令和6年2月16日01時27分に波浪注意報が発表され、2月17日03時48分に解除されていた。 日出時刻：07時06分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、粟国島北西方約15M沖の漁場に向けて、04時00分ごろ粟国漁港を出港し、同漁港南方沖から北東方に延びる長さ約450m及び可航幅約40mの水路（以下「本件水路」という。）を約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進し、本件水路の出入口（以下「本件水路出入口」という。）の可航水域を示す二つの立標の間を通過した。 船長は、約5分間北東進した後、本件水路出入口から十分に離れたと思い、減速して機関を中立として漂泊し、いつもどおり下を向いて防舷物及び係留ロープ等の片付け作業（以下「係留ロープ等片付け作業」という。）を続けていた。 船長は、係留ロープ等片付け作業を終え、本船が左舷船尾方から北東の風浪を受けて圧流されていたので、波浪に向けようとして機関を前進にかけて右旋回しようとした際、本船が動かなくなった。 船長は、浅瀬に乗り揚げたことに気付くとともに、本件水路の立標

が近くにあることを認め、本船が南西方に圧流され、本件水路内にいたことが分かった。(図1参照)

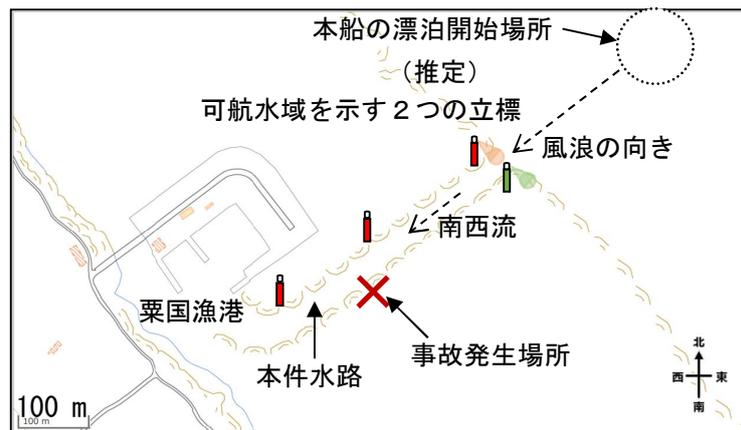


図1 事故発生経過概略図(国土地理院 地形図使用)

船長は、僚船の船長に救助要請及び118番通報を依頼し、船内に浸水を認めたので、ポンプで排水作業を行ったが、更に浸水が進行し、どうすることもできず、自力で泳いで粟国漁港に戻り、本船は、翌日、僚船によりえい航され、同漁港に帰港した。

船長は、日出後に粟国漁港を出港したことがあり、本件水路出入口まで外側に浅瀬があることを認識していたので、本件水路を出て約5分間航行すれば、浅瀬から十分に離れるものと思っていた。

船長は、本事故前に北東の風浪が強く、同風浪を船首方から受けて速力が低下しており、自身が考えていたほど本件水路出入口から十分に離れていない場所で漂泊し、その後、波浪により圧流されたのではないかと本事故後に思った。

船長は、GPSプロッターで本件水路出入口を出るまで船位を確認していたが、本件水路出入口を出た後は同プロッターで船位を確認していなかった。

船長は、夜間に粟国漁港を出港した経験がなかったが、本事故前日に天候が悪化し、同漁港に避難していたところ、本事故当日の天気予報を漁業無線で聞き、天候が良くなることを予想したので、早く漁に出ようと思い、夜間に同漁港を出港した。

漁業協同組合担当者によれば、本件水路を夜間に航行するのは危険であり、地元の漁船が、夜間、粟国漁港に出入港することは少なかった。

本件水路は、左右を外礁^{*1}(以下「リーフ」という。)に挟まれた場所の切れ目(以下「リーフギャップ」という。)に設けられており、

*1 「外礁」とは、島を取り囲む外側のさんご礁のことをいう。環状に島の陸地を囲むように形成されるものが多い。

	<p>本件水路の奥にある粟国漁港も、リーフに囲まれていた。</p> <p>本事故当時、北東からの向岸流*2が本件水路出入口付近及び本件水路内に発生していた。</p> <p>本船は、本件水路外の漂泊開始場所から周囲のリーフに接触することなく、本件水路の奥まで約2.0～2.5knの速力で流されていた。</p> <p>粟国漁港付近は、本事故当時、下げ潮の末期で水位が低く、一方で本件水路の外側は、北東の波浪が押し寄せている状況であった。</p> <p>本船の喫水は、船首が約1.0m、船尾が約2.2mであった。</p>
分析	<p>本船は、風速約7～8m/sの北東の風浪を受け、本件水路付近に向岸流が発生している状況下、船長が、本件水路出入口から近距離に漂泊したものの、本件水路出入口から十分に離れたと思い、見張りを行わずに下を向いて係留ロープ等片付け作業を続けたことから、南西方の本件水路内に圧流されたことに気付かず、波浪に向けようとして機関を前進にかけて右旋回しようとした際、本件水路南東側の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件水路外の漂泊開始場所から周囲のリーフに接触することなく、本件水路の奥まで約2.0～2.5knの速力で流されていることから、本件水路付近の限定的な強い向岸流により圧流されたものと考えられる。</p> <p>本事故当時、本件水路の奥にある粟国漁港付近の水位が下げ潮の末期で低くなり、一方で本件水路の外側は、北東の波浪が押し寄せている状況であったことから、水位が上昇し、リーフギャップに設けられた本件水路に強い向岸流が発生していたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路出入口を出た後、約5分間北東進を続けたが、強い北東の風浪を船首方から受けた上に向岸流が発生して速力が低下したものの、GPSプロッターで船位を確認せずに係留ロープ等片付け作業を開始したことから、本件水路出入口から近距離にいることを認識できなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間に粟国漁港を出港した経験がなかったものの、本事故当日の天気予報で天候が良くなることを予想したことから、早く漁に出ようと思い、夜間に同港を出港したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、風速約7～8m/sの北東の風浪を受け、本件水路付近に向岸流が発生している状況下、船長が、本件水路出入口から近距離に漂泊し、十分に離れたと思い、見張りを行わずに下を向いて係留ロープ等片付け作業を続けたため、圧流されて本件水路南東側の浅瀬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>

*2 「向岸流」とは、海岸付近における、沖から岸に向かう海水の流れをいう。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、風浪等が強い状況下、外礁付近において漂泊する際、浅瀬に圧流される危険があることを考慮し、目測により立標等の距離を十分に取り、又はGPSプロッターを活用して浅瀬から十分に離れた安全な海域であることを確認し、作業等の間も常時見張りを適切に行うこと。・ 船長は、気象及び特徴的な海潮流を含めた海象情報を適切に入手し、現況の気象及び海象状況を把握して出港を判断すること。 |
|--|--|