

糸満船籍鮪延縄漁船座礁事故について

宮古島市役所総務課

防災・危機管理担当 羽地 淳

1 宮古島の概要

宮古島は、北東から南西へ弓状に連なる琉球弧のほぼ中間にあって、沖縄本島の（那覇）の南西方約 290 km、石垣島の東北東約 133 kmの距離にある。本市を構成する島々は、大小 6 つの島（宮古島、池間島、大神島、伊良部島、下地島、来間島）で宮古島が最も大きく地域の総面積の約 80%を占め、宮古群島の中心をなしている。

また、島は、全体が概ね平坦で低い台地状を呈し、山岳部は少なく、有人離島別の最も高い地点は 2 箇所あり、砂川小学校北東 0.8 kmにあるンキャフス嶺と、比嘉集落北 1.11 kmにあるナカオ嶺で 113m となっている。

また、大きな河川、湖沼とも無く、生活用水等のほとんどを地下水に頼っている。

宮古地域は温暖な気候と平坦な台地からなる農地を有し、耕地率は 54.0%と高く農耕上恵まれた条件にある。反面、毎年来襲する台風、病害虫発生等自然災害のほか、河川がないため水利条件に恵まれないことや、土壌はほとんど琉球石灰岩土壌で、一般に土層が浅く保水力が乏しいため干ばつを受けやすい等、農業をとりまく自然環境は厳しいものがある。

宮古島周辺は熱帯性海洋域に属し、水産業の立地条件として比較的恵まれた位置にある。

水産業は、沖合ではパヤオ（浮魚礁）を利用したパヤオ漁業（流し釣り、竿釣り、曳き縄）やカツオー一本釣り等、曾根周辺での深海一本釣り漁業、沿岸ではタカサゴ類を中心とした追い込み網漁業や銚突き漁、モズク、クルマエビ等の海面養殖漁業等が盛んに営まれている。

観光資源としては、美しい海や東平安名岬に代表される自然・景観資源を豊富に有しているほか、うへのドイツ文化村などの歴史文化資源も有している。

今回の座礁事故現場は、城辺地区の「吉野海岸」と呼ばれていて、熱帯魚の種類と数は宮古一の礁湖（イノー）の広がるビーチとして有名であり、海水浴やシュノーケルポイントとして、観光客や地元の人の人気を呼んでいるビーチのひとつである。

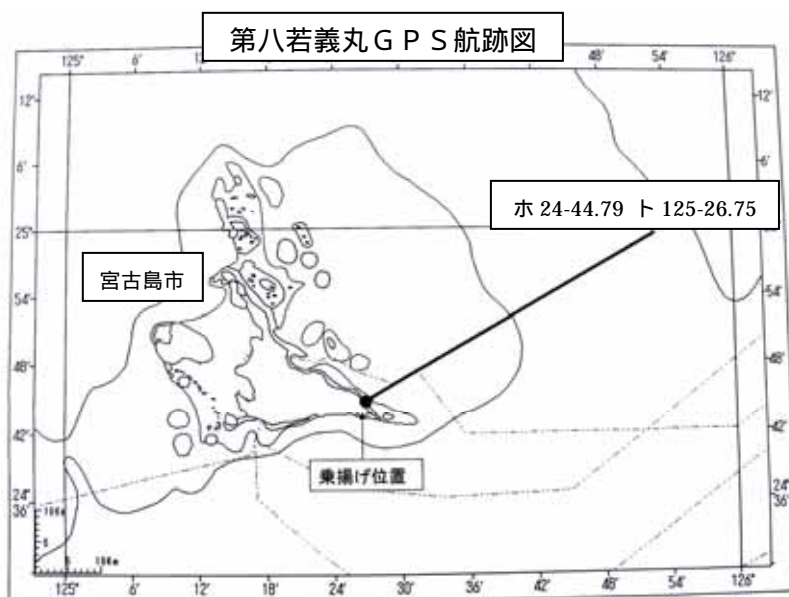
吉野海岸



2 座礁の経緯

平成 18 年 10 月 16 日(月)午後 5 時 20 分頃、平良海上保安署から座礁事故発生の緊急連絡が入った。

城辺地区吉野海岸において、糸満船籍の漁船「第八若義丸」約 14t がリーフ内に座礁しており、油流出の可能性があり、乗組員は 1 名の模様、現在まで発見されていないが、GPS 航跡図によると沖縄本島と宮古島間付近において操業中に転落した可能性があるとのことであった。



3 関係機関との調整会議

平成 18 年 10 月 17 日(火) 15:00 (於:平良海上保安署)

参加機関:平良海上保安署・宮古支庁・宮古福祉保健所・宮古島漁協組合・宮古島市

状況説明:平良海上保安署

事案の概要

該船は、平成 18 年 10 月 16 日午後 4 時 20 分頃、吉野海岸北側リーフ外縁に乗揚げたものであり、調査の結果、該船所有者は沖縄県糸満市に居住する男性であることが判明、同人 1 名が乗り組んで鮪延縄操業中に何らかの原因で海中に転落した公算が大である。

関係者等から情報収集した結果、同人に身よりはなく、また、漁船保険にも加入していないことが判明した。

早急な撤去の必要性について

当庁潜水士により調査したところ、16 日午後 20:50 頃現在該船船体に大きな損傷はなく、機関室や船倉にも浸水は認められないとのことであるが、このまま波浪を受けて動揺を繰り返した場合は船底に大きな破口を生じるおそれや横転覆没

するおそれがあり、そのような事態に陥った場合、同船の燃料油であるA重油が流出して甚大な被害を蒙ること必至であり、早急な撤去が必要である。

撤去責任について

座礁船舶の撤去は、一義的には船舶所有者の責任においてなされるべきものであるが、本件においては船舶所有者が行方不明となっており、また、漁船保険にも加入していないことから、該船の撤去等については、明記された法整備はされていないものの、過去の事例では、環境の整備保全も含む地方自治法に基づき、地方自治体が対応している。

協議結果：状況説明後、各機関持ち帰り活動について検討することとなる。

油濁基金：特定防除事業（油抜き）に関する申請手続きの確認。

（宮古支庁及び漁協で確認）

4 【座礁船の概要】

| | |
|-----|-------------------|
| 船名 | 第八若義丸 |
| 船籍 | 沖縄県糸満市 |
| トン数 | 14.89トン |
| 用途 | 漁船（鮪延縄） |
| 乗組員 | 1人 |
| 燃料 | A重油（残燃料2,000リットル） |
| 保険 | 漁船保険未加入 |

平成18年10月16日海保ヘリ撮影



5 平成 18 年 10 月 17 日 (15:45) 宮古島市対応 (総務課・防災危機管理係)

座礁現場海域が地域の漁場でもあり、また、リーフ内の珊瑚礁群は、毎年多くの観光客が訪れる観光スポットとして、本市にとってもかけがいのない自然環境の地である。

船体破損による珊瑚礁の破壊及び流出油による汚染等で、自然生態系への影響を考慮早期の撤去が必要と判断し、宮古島市が主体となり撤去作業に着手することとした。

地元にはサルベージ業者はないが、緊急対応の必要性があることから地元業者に現地調査及び撤去作業計画の依頼をする。

調査結果 (O建設)

- ・ 船底がリーフ上に圧着しており、損傷程度が確認できない。
- ・ 長引けば長引くほど船体の状態も悪化し、油流出の危険性があり環境汚染が危惧されるので、早期の対応が必要である。
- ・ 潮の干満及び天候により作業に影響が出る。
- ・ 16日を含めた3日間が天候状態も良い。
- ・ 外海から約70m・浜から約250mの位置に座礁しており、船舶等の出入り及び資材の搬送が困難と予想される。
- ・ 重油はA重油(約2,000ℓ)に相当する。
- ・ 漁場保全のためにも漁協に対し協力を依頼する必要がある。

平成 18 年 10 月 16 日海保ヘリ撮影



6 平成 18 年 10 月 17 日 (19:00) 「活動調整会議」(於: O建設事務所)

参加機関: 平良海上保安署・宮古島市・O建設・K建設・S海事

油抜き取りと船体早期撤去の確認

各機関の活動内容について調整確認

調整会議に参加できない各関係機関への協力依頼は、夜間のため随時電話連

絡で確認

- ・ ドラム缶 20 本を沖縄電力宮古支店へ協力依頼
- ・ 水上バイク借用依頼（資機材搬送用）
- ・ 消防本部へ潜水資機材と潜水土の協力依頼
- ・ 砂浜からドラム缶の搬送を漁協に協力依頼

7 平成 18 年 10 月 18 日（9：00）「活動調整会議」（於：吉野海岸現場）

参加機関：平良海上保安署・宮古島市・消防本部・O建設・K建設・S海事
宮古島漁協・沖縄電力・ビーチ業者

現場到着時異臭を確認

O建設、S海事より作業工程と現状の説明。

- ・ 船体の固定（業者・消防・漁協）
- ・ 油抜き取り作業（業者・消防・漁協）
- ・ 機関室及び燃料タンクより約 2,000 ㍓の油回収（業者・消防・漁協）
- ・ ドラム缶 1 本に半分入れて水面に浮かべ徒手搬送（消防）
- ・ 砂浜に揚げたドラム缶を安全地帯に搬送（漁協）
- ・ 回収油は沖縄電力施設内に一時保管（市・沖縄電力）
- ・ 機関室左舷より浸水を確認、海水が上下している（船上作業員）

現状及び作業工程の説明



8 平成 18 年 10 月 18 日（10：00）油抜き取り作業開始

10：00 座礁船まで徒歩にて資機材（ポンプ・ドラム缶）等を搬送。

業者数名が船上に乗り込み、手動ポンプを使用して、燃料（A重油）をドラム缶の半分まで移し、海上で待機する消防潜水隊により、1本ずつ徒手搬送にて砂浜まで搬送した。

砂浜では、待機していた漁協の皆さんと関係機関により、ドラム缶の移動作業が行われた。

10：28 機関室左舷より浸水の確認がされ、海水も上下しており少々のビルジ漏れも確認された。

12：25 機関内の燃料及びオイルの抜き取り作業に移る。

13：03 油抜き取り作業終了。 船体固定作業に移る。

13：30 作業終了。



9 平成 18 年 10 月 18 日 (13 : 55) 家族との交渉

海上保安署の連絡により、家族（長男）が現場へ到着。（調査により判明）座礁事故から本日までの経緯及び現状の説明をする。

今後の作業内容及び経費の支払い等、法的手続きについて協議し、後日、書

面にて承諾してもらうことを確認。

10 平成 18 年 10 月 19 日 (9 : 00) 「活動調整会議」(於 : 吉野海岸現場)

船体撤去作業工程の説明

- ・ 船体が外海より約 70m リーフ上にあるので、ワイヤーを使用しリーフ外縁まで引き船で引き出す
- ・ 一旦、起重機船に固定する
- ・ クレーンで引き揚げ起重機船に固定
- ・ 夜の内に平良港まで移動 (約 8 時間)
- ・ 港湾課に陸揚げ場所の確認

11 平成 18 年 10 月 19 日 (10 : 00) 座礁船撤去作業開始

10 : 10 座礁船に到着し船尾部 (プロペラシャフト部) にワイヤー及び滑車を取り付ける。

11 : 30 リーフ外側に起重機船が到着したので、ただちに座礁船と起重機船体に牽引ロープを展張する。

13 : 20 一回目の牽引を試みるが安全上問題があるため、一旦中止しその後数回試みるが牽引できず。

16 : 10 満潮時を待って牽引を再開し船体が徐々に動き出す。

16 : 20 リーフより離礁、座礁船体を起重機船体に固定し座礁船体の下部より吊り上げ用のワイヤーを通す作業を実施。

作業中、座礁船体が左舷部に激しく傾き、大量の海水が船内に流れ込み船上の漁具類が海面に流れ出すと同時に座礁船体が沈没寸前となり、短時間で作業を求められる緊迫した活動であった。





12 平成 18 年 10 月 20 日 船体撤去作業（於：平良港第一埠頭）

陸揚げ作業

- ・ 息子さん立ち会いのもと、平良第一埠頭先端に陸揚げ

市は、今回の油抜き費用及び回収等の費用がほぼ確定したので、今後、経費について原因者が行方不明のため家族（長男）と協議したが、支払い不可能との返事だった。また、本人（原因者）の所得及び資産について調査した結果、皆無であると判明した。

13 まとめ

今回の事案については、推測ではありますが、不幸にも原因者が操業中に何らかの原因で海中に転落し、行方不明となっております。心よりご冥福をお祈り申し上げます。

結果としまして、船体がリーフ上に乗り上げ数十メートルも珊瑚礁を破壊し、その影響で船底に破口が生じ、船体破損によるさらなる珊瑚礁の破壊及び流出油による自然生態系への影響を考え、早期撤去を判断し作業を実施しており、10月16日の座礁事故発生報告から10月20日の船体陸揚げまで、4日間という短期間で事故もなく作業を終了することができました。

10月17日の調整会議での関係機関からのアドバイス及び当日の判断、また、市の依頼に対して、夕方からの調査及び夜間の調整会議に参加していただいた関係機関、さらに翌日からの活動においては、急な依頼にもかかわらず参集し、協力していただいた関係機関、宮古島漁協、地元業者の協力、ボランティアの方々の協力等、様々な要因がうまくかみ合い、まさに共助の必要性を再認識できた貴重な体験をすることができました。

最後に、通報から現地活動本部への協力を頂いた関係機関、宮古島漁協、地元業者、ボランティアの方々により無事解決できたことを心より感謝申し上げます。