

## 船舶事故調査報告書

平成26年12月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

|  |   |
|--|---|
| 事故種類   | 乗揚  |
| 発生日時   | 平成26年5月14日 05時10分ごろ   |
| 発生場所   | 沖縄県石垣市石垣島東岸の浅礁<br>石垣市所在の石垣港登野城第2防波堤灯台から真方位059°10,800m付近<br>（概位 北緯24°22.9′ 東経124°15.4′）  |
| 事故調査の経過  | 平成26年5月16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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁船 第八宏徳丸、4.9トン<br>ON3-71357（漁船登録番号）、個人所有<br>9.95m(Lr)×2.13m×0.98m、FRP<br>ディーゼル機関、358kW、平成3年10月10日   |
| 乗組員等に関する情報   | 船長 男性 31歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成24年4月25日<br>免許証交付日 平成24年4月25日<br>（平成29年4月24日まで有効）   |
| 死傷者等   | なし  |
| 損傷   | 全損  |
| 事故の経過  | <p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、船長が操舵室に作り付けた板（ベンチ）に腰を掛けて単独で船橋当直に当たり、3海里（M）レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、石垣島白保埼南東方沖を約6ノットの速力で自動操舵により、東南東進した。</p> <p>本船の操舵装置は、‘目的地へダイレクトに航行できるように自動で操舵を行う機能’（以下「航法モード」という。）を有していた。</p> <p>本船は、まぐろ延縄漁の漁場へ直航する経路上に浮魚礁が多数設置されているので、うかいするため、白保埼南東方沖約16Mの地点を経由することとし、平成26年5月14日03時00分ごろ経由地点に着き、船長が、クラッチを中立にして船位の確認を行い、GPSプロッターにあらかじめ入力していた漁場の地点を表示させて針路を設定した後、航法モードを使用して南南東方に向けて航行を始めた。</p> |

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>船長は、漁場において、僚船と適切な距離を保つ必要があるので、レーダーのガードリング機能を3Mに設定し、また、GPSプロッターに設定した針路から船首方位が20°外れれば、警報が鳴るように設定した。</p> <p>船長は、操舵室天井窓から頭を出して周囲に船のいないことを確認し、たばこを吸った後、船尾に行って小用を足した際、石垣島の街明かりが見えていた。</p> <p>船長は、操舵室の壁に背中をもたせかけ、ひざの上に漫画本を置いて読みながら、また、機関室の上の部屋にいた乗組員と何時ごろ漁場に着くだろうというような会話をしていたが、いつの間にか居眠りに陥り、本船が05時10分ごろ石垣島東岸（白保埼の北北東方2.4M付近）の浅礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、携帯電話で118番通報して海上保安庁に救助を要請し、来援した海上保安庁のヘリコプターに全員が吊り上げ救助された。</p> <p>本船は、後日、作業船によって浅礁から引き出され、転覆した状態で石垣港にえい航されて陸揚げされた。</p>  |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約10m/s<br/>海象：波向 南、波高 約1.5m</p>  |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、本事故後、航法モードの設定手順について、思い返したが、間違いはなかったと思った。</p> <p>船長は、本事故後、南南東方に向けて航行を開始してから、小用を足して操舵室へ戻るまで、約10～15分ほど掛かったと思った。</p> <p>船長は、前回の操業期間が4～5日であったこと、及び今回の出港前に2日間の休息がとれていたため、疲れを感じていなかった。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターの警報音を聞かなかった。</p> <p>船長は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じたら、他の乗組員に交替してもらおうか、漂泊して睡眠をとるようにしていた。</p> <p>船長は、約6年前から本船に乗船し、昨年7月から船長になった。</p> <p>乗組員のうちの1人は、船長経験があり、乗り揚げた直後、GPSプロッターの画面を見て何で反対方向に来ているのかと言った。</p> <p>乗組員は、本船の回頭に気付かなかった。</p> <p>乗組員は、船体傾斜のために救命胴衣を取り出すことができなかった。</p> <p>操舵室は、当直者1人分のスペースしかなかった。</p> <p>操舵室の窓は、右舷側及び後方にあり、どちらも開けてあった。</p> <p>操舵室の舵輪は外されており、操縦方法は、手動、遠隔、自動A、自動B及び航法モードに切り替える方式であり、切替えスイッチのある制御箱は、操舵室前面の窓枠の下に取り付けられていた。</p> <p>本船の操舵関係の機器は、昨年3月頃に整備した。</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>本船は、船首を北北東方に向けて乗り揚げ、その後、南寄りの風浪に圧流されて陸岸の方向に移動し、左舷側に大きく傾いた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり<br/>不明<br/>なし</p> <p>本船は、石垣島白保埼南東方沖を航法モードで南南東進していた際、入力した漁場の地点に向かう針路を外れて航行することとなったものの、船橋当直中の船長が、操舵室で作り付けた板に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、石垣島東岸の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船が入力した漁場に向かう針路を外れて航行するに至ったことについては、その要因を明らかに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、石垣島白保埼南東方沖を航法モードで南南東進していた際、入力した漁場の地点に向かう針路を外れて航行することとなったものの、船橋当直中の船長が、操舵室で作り付けた板に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったため、石垣島東岸の浅礁に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>参考</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>・ 操舵室が狭く、同じ姿勢が続く場合、時々、操舵室の外に出て外気に当たるなどして居眠りに陥らないようにすること。</li> <li>・ 機械や装置の作動状況を適切に確認すること。</li> </ul>  |