

船舶事故調査報告書

平成29年2月23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28年5月9日 12時20分ごろ
発生場所	沖縄県渡名喜村出砂島西北西方沖 渡名喜港灯台から真方位293° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯26° 23.5′ 東経127° 05.5′）
事故の概要	漁船満丸は、東南東進中、乗り揚げた。 満丸は、船底部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月17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	漁船 満丸、9.1トン ON2-0916（漁船登録番号）、個人所有 14.97m×3.68m×1.13m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、平成16年3月15日 第290-57568号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 34歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年7月7日 免許証交付日 平成27年7月6日 （平成32年7月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に破口及び擦過傷、プロペラ翼及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、平成28年5月9日08時00分ごろ沖縄県沖縄市泡瀬漁港に向けて同県久米島町久米島北西方沖の漁場を出発し、帰港の途についた。 本船は、船長が、単独で航海当直につき、一旦東南東進して出砂島西北西方沖で南に針路を変えることとし、その変針予定場所を目的地として到着警報を設定し、約6～7ノットの対地速力で自動操舵により航行していた。

	<p>船長は、背もたれのある操縦席に腰を掛けて久米島北方沖で操業している漁船2隻を確認した後、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、東南東進を続け、12時20分ごろ出砂島西北西方沖の干出浜に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃により目を覚まし、GPSプロッターの画面で出砂島西北西方沖の干出浜に乗り揚げたことに気づき、主機のクラッチを後進に入れてみたものの離礁できず、自力での離礁が不可能と判断して所属する漁業協同組合に携帯電話で救助の要請を行った。</p> <p>本船は、付近を航行中の船舶の通報により来援した巡視艇及びヘリコプタから僚船に連絡をするように指示を受け、船長が無線で連絡した僚船により離礁作業が行われて引き出された。</p> <p>本船は、船底部外板に破口を生じて機関室に浸水していたので、ビルジポンプで海水を排出しながら僚船によりえい航され、10日04時40分ごろ泡瀬漁港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時の喫水が、船首約1.0m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長は、久米島北西方沖での操業経験が約3年あった。</p> <p>船長は、変針予定場所で到着警報が鳴り、無意識の状態でも反応して自動操舵から手動操舵に切り換えたと言った。</p> <p>船長は、久米島北西方沖の漁場で5月6日から3日間連続で操業しており、夜間、01時00分ごろから06時00分ごろまで一本釣り漁の操業をし、日中、潮上りの目的で操船及び他の漁船との連絡をしており、睡眠が1日平均1、2時間であった。</p> <p>船長は、早く市場に漁獲物を卸したいことや5月10日には海象の悪化が予想されていたので休憩時間を惜しんで早く帰港したいと思っていた。</p> <p>船長は、操船中に眠気を感じた場合、ふだん、コーヒーを飲んだり、操舵室から出て外気に当たったりして眠気を払っていたが、本事故当時は何もしていなかった。</p> <p>船長は、操業による疲労と寝不足によって居眠りに陥ったと言った。</p> <p>甲板員は、本船に乗船して漁業経験が約1か月であり、本事故時、当直業務についておらず、船室で仮眠を取っていた。</p> <p>海図W226（沖縄群島）によれば、本事故発生場所は、干出浜（さんご）であった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、久米島北東方沖を出砂島西北西方沖の変針予定場所に向けて自動操舵で東南東進中、船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過し、出砂島西北西方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、3日連続の操業による疲労及び睡眠が1日平均約1、2時間の状況下、自動操舵で操縦席の背もたれに寄りかかった状態で見張りを続けていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、久米島北東方沖を出砂島西北西方沖の変針予定場所に向けて自動操舵で東南東進中、船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過し、出砂島西北西方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 操業中であっても十分な休息をとるよう心掛けること。

付図1 事故発生経過概略図

