

## 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11月24日 22時30分ごろ
発生場所	沖縄県南大東村南大東島南岸沖 見張台四等三角点から真方位253° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯25° 48.8′ 東経131° 13.7′）
事故の概要	漁船 <sup>えびす</sup> 戎丸は、北西進中、南大東島南岸に乗り揚げた。 戎丸は、右舷外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月28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 戎丸、9.54トン ON2-0978（漁船登録番号）、個人所有 12.18m（Lr）×2.84m×1.03m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、昭和53年3月31日 第296-23482号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 73歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和54年11月22日 免許証交付日 平成24年7月10日 （平成30年5月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷外板に破口、球状船首に破損、舵板の脱落、推進器翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約5.3m/s、視界 良好 海象：うねり波高 約1.5～2.0m、潮汐 上げ潮の初期、水温 27℃ 南大東村には、平成28年11月24日04時06分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。 月没時刻：14時22分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、南大東島南西方沖で操業を行った後、天候の悪化が予想されたので、南大東島に向かった。 船長は、日没前に南大東島沖に着いたが、時化 <sup>しげ</sup> ていたため、同島北岸の南大東村南大東漁港に入港することをやめて、島陰になる同島南

	<p>岸沖に接近し、主機を止めて漂泊を開始した。</p> <p>船長は、南～南南東方へ流され、船体の動揺が激しくなったので、同島南岸にある南大東村‘亀池港南側の係船浮標’（以下「本件係船浮標」という。）付近で漂泊しようと思い、GPSプロッターで本件係船浮標に向かう針路を確認し、約3ノットの対地速力で自動操舵により本件係船浮標に向けて移動を開始した。</p> <p>船長は、本件係船浮標を見落とすことはないと思い、目視で本件係船浮標を探しながら北西進中、平成28年11月24日22時30分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、右舷方に南大東島南岸の山を視認して乗り揚げたことを知り、離礁しようとしたが離礁できず、主機を止め、僚船に乗り揚げたことを連絡した後、救命胴衣を着用して海中に飛び込み、泳いで付近の海岸に着いた。</p> <p>本船は、自然に離礁し、漂流していたところを僚船に発見された後、船長が僚船から移乗し、僚船にえい航されて沖縄県宜野湾市宜野湾漁港に帰港し、陸揚げされた。</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>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p> <p>海図W1210（北大東島及南大東島）によれば、亀池港の係船浮標が南側及び東側にそれぞれ1基敷設されている。</p> <p>船長は、漂泊中、操舵室前面上方及び船尾部にある居室の出入口上方にそれぞれ備え付けた作業灯を点灯すれば、僚船が本船を見付けやすくなると思っていたが、同作業灯を点灯した状態で本件係船浮標に向かったので前方が見えづらくなり、本件係船浮標が見付けられなくなったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、前回、南大東島南岸沖で漂泊したとき、街の明かりがなく、月明かりがないと陸岸や山影は識別しにくいと感じた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、亀池港の沖に敷設された2基の係船浮標の場所が登録されており、本事故当時、それらを画面上に表示させていた。</p> <p>船長は、本事故当時、前方への視線を外すと本件係船浮標を見落とすことになると思い、操舵室の後部に据付けていたGPSプロッターの画面を見ていなかった。</p> <p>船長は、本事故時、8Mレンジとしたレーダーを作動させていたが、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>船長は、約40年間漁船に乗り組み、南大東島南岸沖で漂泊した経験が約2回あった。</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>あり</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、南大東島南岸沖において、陸岸の明かりや月明かりがなく、陸岸が識別しにくい状況下、本件係船浮標付近で漂泊する予定で同島南岸に向けて北西進中、船長が、本件係船浮標を見落とすことはないと思ひ、目視を頼りに前方の見張りを行っていたことから、本件係船浮標付近を通過して南大東島南岸に接近していることに気付かずに航行し、同島南岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、前回、南大東島南岸沖で漂泊したとき、街の明かりがなく、月明かりがないと陸岸を識別しにくいと感じていたが、自動操舵の設定針路をGPSプロッターで確認した本件係船浮標に向かう針路としたことから、本件係船浮標を見落とすことはないと思つた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、自動操舵の設定針路をGPSプロッターで確認した本件係船浮標に向かう針路としていたものの、風及び波浪により圧流されて予定針路線からずれたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、南大東島南岸沖において、陸岸の明かりや月明かりがなく、陸岸が識別しにくい状況下、本件係船浮標付近で漂泊する予定で同島南岸に向けて北西進中、船長が、本件係船浮標を見落とすことはないと思ひ、目視を頼りに前方の見張りを行っていたため、本件係船浮標付近を通過して南大東島南岸に接近していることに気付かずに航行し、同島南岸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"> <li>・夜間に航行する際には、見張りを妨げるおそれのある作業灯等を点けないこと。</li> <li>・顕著な物標がない場合、GPSプロッター等を有効に活用し、船位の確認を適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

