

船舶事故調査報告書

平成29年6月8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29年2月10日 03時30分ごろ
発生場所	沖縄県南大東村南大東島東岸 見張台四等三角点から真方位050° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯25° 50.0′ 東経131° 16.0′）
事故の概要	漁船 ^{じょうふく} 常福丸は、西進中、南大東島東岸に乗り揚げた。 常福丸は、船体が分断した。
事故調査の経過	平成29年2月13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 常福丸、8.5トン ON2-1188（漁船登録番号）、農業生産法人合資会社エス・ケイ・ファーム 11.83m（Lr）×3.40m×1.20m、FRP ディーゼル機関、183.88kW、昭和61年1月30日 第295-26069号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 39歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年8月11日 免許証交付日 平成28年4月1日 （平成33年3月31日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	船体が分断等（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北西、風速 約7.4m/s、視程 約2～3M以下 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期 南大東村には、平成29年2月8日18時24分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故当ても継続中であった。
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、南大東島東方沖でそでいか漁の操業を行った後、天候の悪化が予想されたので、南大東島東岸沖に向かった。 船長は、平成29年2月9日10時ごろ南大東島東岸沖に移動して

	<p>漂泊を開始し、北西寄りの風により東方へ流されると漂泊開始場所に戻る操船を繰り返しながら漂泊を続けていた。</p> <p>船長は、10日03時00分ごろ、操舵室右舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、本船が東方へ流され、船体の動揺が激しくなったので、漂泊開始場所に戻ろうと約2～3ノットの対地速力で手動操舵により南大東島東岸沖に向けて西進中、同じ姿勢で操船を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、03時30分ごろ衝撃で目が覚め、周囲を確認して南大東島東岸に乗り揚げたことに気付き、主機を後進にかけて離礁しようとしたが、本船が船尾方からの波によって更に陸側に押され、左舷が南大東島東岸の岩場に当たった。</p> <p>船長は、僚船を経由して、海上保安庁に救助を要請した後、甲板員と共に救命胴衣を着用し、退船して岩場に降り、救助を待っていたところ、船体が3つに分断された本船を認めた。</p> <p>船長及び甲板員は、陸から来援した地元の漁師に救助された後、船長が診療所で左足及び腰に打撲と診断された。</p> <p>本船は、分断された船体が引き揚げられ、廃船処理された。</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1.5～2.0mであった。</p> <p>船長は、2月6日夜に南大東島東方沖の漁場に着いて就寝し、7日05時～07時ごろまで漁具を入れた後、休憩をとり、12時～20時ごろまで漁具の回収を行った。</p> <p>船長は、8日も20時ごろまで7日と同様に操業を行い、21時ごろに自らが船橋当直につき、南大東島東岸沖に移動した。</p> <p>船長は、南大東島東岸沖で漂泊中、9日の日中には甲板員に見張りを行わせ、漂泊開始場所に戻る操船を行うまでの間に約1時間の仮眠を数回とっていた。</p> <p>船長は、南大東島東岸沖で漂泊中、疲れ等を感じておらず、眠気を催していなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーを使用していたが、探知した映像が一定の距離に接近したときに警報を発するレーダーのガードリング機能を設定していたかどうか覚えていなかった。</p> <p>船長は、日頃、眠気を催した際には、^{あめ}飴をなめたりして居眠りを防止していた。</p> <p>本船は、約3klの燃料油を搭載していたが、船体の分断により、その全量が流出した。</p> <p>船長は、約5年間漁船に乗り組んでいたものの、南大東島東岸沖で漂泊した経験がなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、南大東島東岸沖に向けて西進中、船長が居眠りに陥ったことから、漂泊を開始する場所を通過して同島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、8日21時ごろから9日10時ごろまで睡眠をとらずに船橋当直についていたこと、及びその後の漂泊中、見張りを甲板員と交替して約1時間の仮眠を数回とった状態であったことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、南大東島東岸沖に向けて西進中、船長が居眠りに陥ったため、漂泊を開始する場所を通過して同島東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"> ・眠気を催したときは、休憩中の乗組員を昇橋させて船橋当直を交替するか、2人当直とすること。 ・航行中は、レーダー及びGPSプロッターの接近警報を作動させておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

