

船舶事故調査報告書

平成29年7月13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

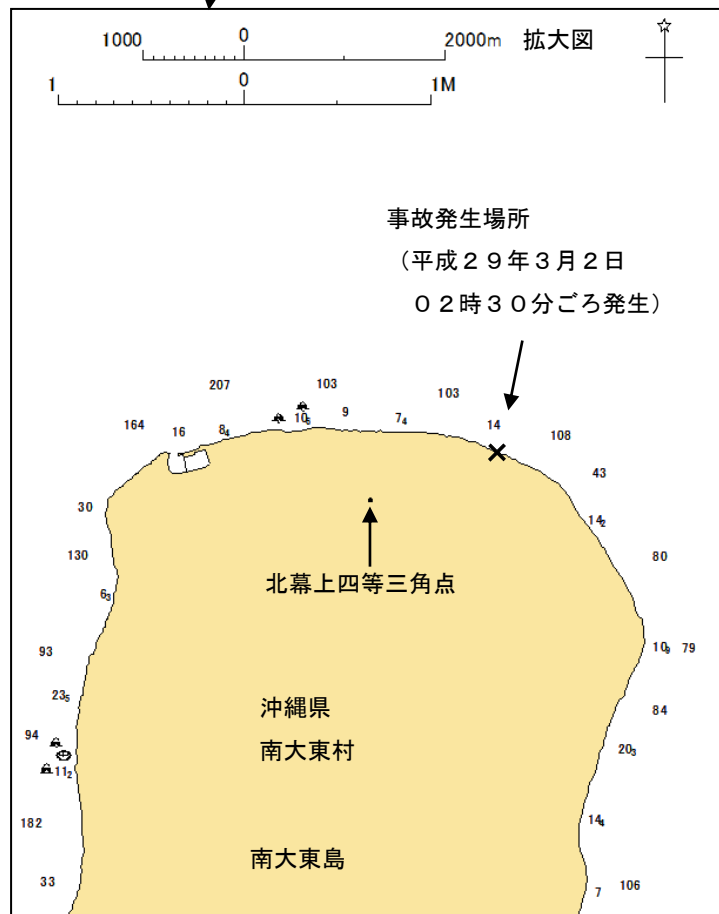
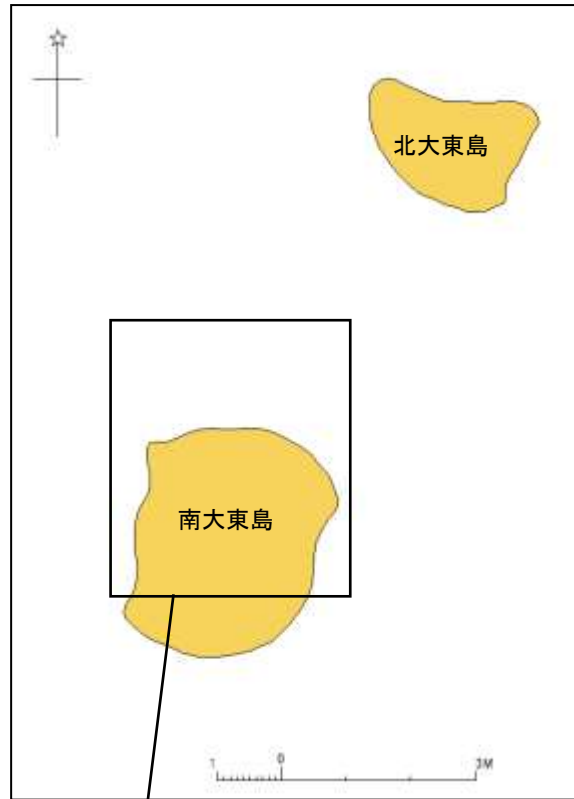
事故種類	乗揚																													
発生日時	平成29年3月2日 02時30分ごろ																													
発生場所	沖縄県南大東村南大東島北岸 北幕上四等三角点から真方位068°1,300m付近 （概位 北緯25°52.2′ 東経131°15.5′）																													
事故の概要	漁船邦江丸は、漂泊中、南大東島北岸に乗り揚げた。 邦江丸は、船体が大破した。																													
事故調査の経過	平成29年3月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（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 邦江丸、14トン ON2-0937（漁船登録番号）、個人所有 14.92m (Lr) × 3.32m × 1.38m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、昭和61年6月27日 第296-22840号（船舶検査済票の番号）																													
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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 平成16年10月28日 免許証交付日 平成26年10月17日 （平成31年10月27日まで有効）																													
死傷者等	なし																													
損傷	船体が大破（全損）																													
気象・海象	気象： 本事故現場の南南西約3海里（M）付近に位置する南大東島地方気象台の本事故当日の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="564 1749 1345 2060"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01:30</td> <td>南</td> <td>6.2</td> <td>南南西</td> <td>8.6</td> </tr> <tr> <td>01:40</td> <td>南</td> <td>4.0</td> <td>南</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>01:50</td> <td>南西</td> <td>3.4</td> <td>南南東</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>02:00</td> <td>西北西</td> <td>6.1</td> <td>北北西</td> <td>9.6</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時：分)	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	01:30	南	6.2	南南西	8.6	01:40	南	4.0	南	6.8	01:50	南西	3.4	南南東	6.2	02:00	西北西	6.1	北北西	9.6
時刻 (時：分)	平均		最大瞬間																											
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																										
01:30	南	6.2	南南西	8.6																										
01:40	南	4.0	南	6.8																										
01:50	南西	3.4	南南東	6.2																										
02:00	西北西	6.1	北北西	9.6																										

	<table border="1"> <tr> <td>02:10</td> <td>北北西</td> <td>5.9</td> <td>北</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>02:20</td> <td>北</td> <td>4.7</td> <td>北北西</td> <td>7.3</td> </tr> <tr> <td>02:30</td> <td>北北西</td> <td>4.0</td> <td>北</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>02:40</td> <td>北北西</td> <td>4.1</td> <td>北</td> <td>7.1</td> </tr> </table> <p>海象：うねり 波高約4m、潮汐 ほぼ低潮時</p> <p>南大東村には、平成29年3月1日16時25分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。</p>	02:10	北北西	5.9	北	9.7	02:20	北	4.7	北北西	7.3	02:30	北北西	4.0	北	7.1	02:40	北北西	4.1	北	7.1
02:10	北北西	5.9	北	9.7																	
02:20	北	4.7	北北西	7.3																	
02:30	北北西	4.0	北	7.1																	
02:40	北北西	4.1	北	7.1																	
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、南大東島南方沖でそでいか漁の操業を行った後、同島の島陰で荒天を避けることとし、同島に接近したところ、風向が南から北に変わる予報が出されていたが、南風であつたので、船長が、風向が北に変わるまで同島北岸沖で待機しようと思ひ、同島北岸沖に移動した。</p> <p>船長は、平成29年3月2日02時00分ごろ南大東島北岸から約0.5M離れた場所に着き、船首を南に向け、主機のクラッチを中立にして漂泊を開始し、GPSプロッターの航跡を10分間程度確認したところ北東方に流されているように見えたので、沖の方に流されるものと予想し、操舵室右舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛けていたところ、いつしか居眠りに陥つた。</p> <p>船長は、02時30分ごろ衝撃で目覚め、周囲の状況から南大東島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ものの、離礁させることができず、僚船を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、操舵室前方の船室に移動し、寝ていた甲板員を起こしていたところ、本船が波によって更に陸側に押されて岩場に当たり、本船に残るのは危険であると思ひ、甲板員と共に救命胴衣を着用し、岩場に上陸した。</p> <p>船長及び甲板員は、通報を受けて来援した地元消防団に救助された。</p> <p>本船は、大破し、その後、船体の残骸も海上から見えなくなった。 (付図1 事故発生場所概略図、付図2 3月1日21時の天気図、付図3 3月2日03時の天気図 参照)</p>																				
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.0mであつた。</p> <p>船長は、南大東村南大東漁港で主機排気管の修理を行った後、南大東島南方沖の漁場に移動し、2月28日04時30分～08時ごろまで漁具を入れ、昼間1時間程度の仮眠をとり、11時～20時ごろまで漁具の回収を行った後、就寝していた。</p> <p>船長は、3月1日も20時ごろまで2月28日と同様な操業を行った後、自らが船橋当直につき、南大東島北岸沖に移動した。</p> <p>船長は、南大東島北岸沖に向けて自動操舵により航行中、操業の疲</p>																				

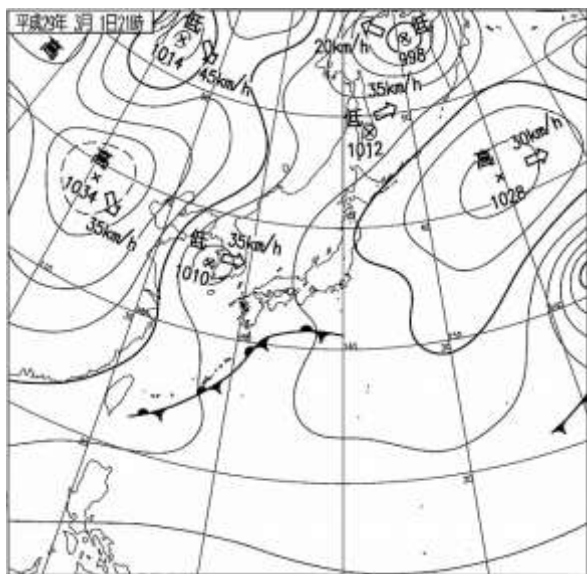
	<p>れを感じて眠気があったものの、操船を続けていた。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーを使用し、探知した映像が一定の距離に接近したときに警報を発するガードリング機能を2Mに設定したものの、南大東島に接近した際、警報音を聞かなかった。</p> <p>船長は、3月1日の気象情報で風向が南から北に変わり、うねりの波高が約4mになる予報を聞いていたが、南大東島北岸沖に着いたとき、南の風で弱く、北寄りの風に変わるように感じられなかった。</p> <p>海上保安庁のホームページには、2017年2月24日に次の海の安全情報が公開されていた。</p> <p>沖縄では旧暦2月（今年は新暦2月26日から3月27日）頃からニンガチカジマーイ（二月風^{まわ}廻り）が発生し、天候が急変するおそれがありますので、海のレジャー活動を行う際は、最新の気象情報の入手に努め、状況によっては中止するなど、必要な安全対策を講じましょう。</p> <p>ニンガチカジマーイとは、旧暦2月頃、台湾付近で発生した小規模な低気圧が、前線を伴いながら急速に発達し、速い速度で沖縄地方を通過する際、南風から急激に強い北風に変わることにより、穏やかな海上が一変し、波が高まって大時化^{しげ}の状態となる現象をいう。</p> <p>本船は、約5klの燃料油を搭載していたが、大破により全量が流出した。</p> <p>船長は、約15年間本船に乗り組んでいたが、南大東島沖で漂泊した経験がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし あり</p> <p>本船は、南大東村に強風及び波浪注意報が発表され、風向が南から北に変わる予報が出されている状況下、船長が、風向が北に変わるまで南大東島北岸沖で待機しようと思って漂泊中に居眠りに陥ったことから、その後、北寄りに変化した風に圧流されて同島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、3月1日04時30分ごろから操業を開始し、昼間約1時間の仮眠をとり、操業後、20時ごろから2日02時00分ごろまで船橋当直についていたこと、及び漂泊開始場所において北東方（沖）に流される状況であったことから、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>本船が大破したことから、レーダーの接近警報の作動状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、南大東村に強風及び波浪注意報が発表され、風向が南から北に変わる予報が出されている状況下、船長が、風</p>

	<p>向が北に変わるまで南大東島北岸沖で待機しようと思って漂泊中に居眠りに陥ったため、その後、北寄りに変化した風に圧流されて同島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<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">・ 漂泊する際には、風潮流の変化に注意すること。・ 漂泊中は、レーダーやGPSプロッターの警報機能等を利用すること。

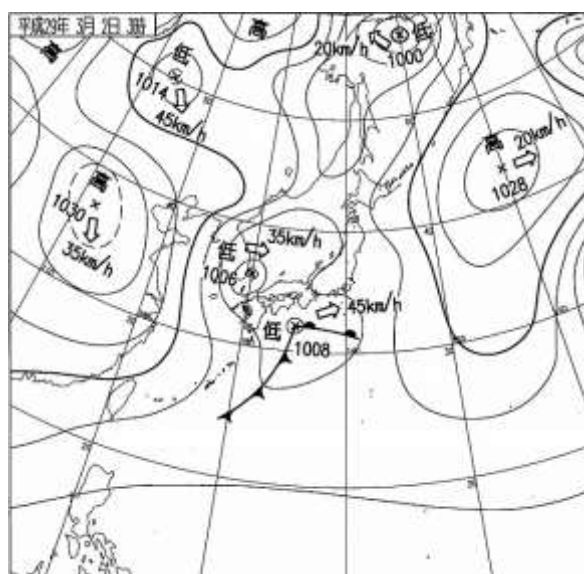
付図1 事故発生場所概略図



付図2 3月1日21時の天気図



付図3 3月2日03時の天気図



(気象庁提供資料)