

## 船舶事故調査報告書

令和元年10月23日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年7月11日 03時30分ごろ
発生場所	鹿児島県十島村上ノ根島西岸（吐噶喇群島） 宝島荒木埼灯台から真方位214° 21.1海里（M）付近 （概位 北緯28° 50.0′ 東経129° 00.0′）
事故の概要	漁船正漁丸は、航行中、岩場に乗り揚げた。 正漁丸は、大破した。
事故調査の経過	令和元年7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。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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 正漁丸、14トン MZ2-10072（漁船登録番号）、個人所有 14.04m（Lr）×3.55m×1.88m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、平成7年11月26日 第294-19387号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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62年9月24日 免許証交付日 平成29年8月21日 （令和4年9月23日まで有効）
死傷者等	軽傷 5人（船長及び乗組員4人）
損傷	船体が大破、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、まぐろ延縄漁の目的で、鹿児島県奄美大島西方沖の漁場に向け、令和元年7月5日同県鹿児島市鹿児島港を出港した。 本船は、奄美大島西方沖（北緯28° 15.0′ 東経127° 30.0′）において、8日に1回目の操業（準備も含めて実働約5時間）、9日に2回目、10日に3回目の操業を行い、3回目の操業を20時00分ごろ終えて漁場を移ることとし、21時00分ごろ奄美大島北東方沖に向けて移動を開始した。

	<p>船長は、他の乗組員 4 人を休ませて単独で船橋当直に就き、自動操舵とし、レーダーの見張り警報機能（設定範囲内に他船、島、岩礁などが入ると警報音が鳴る機能、以下「レーダー見張り機能」という。）を設定した後、船橋の床で身体を横にするなどして休息しながら警報音が鳴ったら操船に当たるつもりでいた。</p> <p>船長は、奄美大島の北東方沖から北西方沖に向けて航行中、降雨によりレーダー見張り機能が反応して警報音が鳴ってうるさく感じたので、警報音が鳴らなくても島が視認できれば問題ないと思い、警報音が鳴らないようレーダー見張り機能の設定を解除した。</p> <p>船長は、このまま航行を続けていれば島が見えてくるので、それまでの間少しだけ身体を横にしようと思い、船橋の床で身体を横にした後、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、11日03時30分ごろ衝撃で目を覚まし、本船が上ノ根島西岸の岩場に乗り揚げて機関が停止したことを認め、本事故発生場所では携帯電話の電波が届かない所だったので、パニック状態となり、船舶電話及び無線による救助要請を失念していた。</p> <p>船長及び他の乗組員 4 人は、救命胴衣を着用して長靴を履き、本船から岩場に乗り移り、その後、本船に備えられている救命いかだを陸地に揚げ、岩場から離れた陸地で待機することとした。</p> <p>本船は、岩場と接触を繰り返して大破し、沈没した。</p> <p>所属の漁業協同組合は、本船が入港予定時刻を過ぎても帰港せず、本船との連絡が取れなくなったので、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長及び他の乗組員 4 人は、海上保安庁により救助された後、救急隊に引き継がれ、病院で診断の結果、軽傷と診断された。</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>船長は、本船の喫水を測っていなかった。</p> <p>船長は、出漁中には 1 日につき通算で 4～5 時間程度の睡眠をとっており、本事故前においても 5 時間程度の睡眠をとっていた。</p> <p>船長は、単独で船橋当直の際、レーダー見張り機能の警報音により目を覚まして操船に当たっていた。</p> <p>船長は、レーダー見張り機能の設定を自ら解除したが、本事故当時、自ら解除したことを忘れていた。</p>
<p><b>分析</b></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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、奄美大島北西方沖に向けて航行中、船長が船橋の床に身体を横にした状態で居眠りに陥ったことから、上ノ根島西岸に向けて航行を続け、同島西岸の岩場に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、レーダー見張り機能の警報音が鳴ってから操舵に当たろう</p>

	<p>とんでいたが、居眠りに陥ったことから、同警報音の設定を解除したことを失念したものと推定される。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、奄美大島北西方沖に向けて航行中、船長が船橋の床に身体を横にした状態で居眠りに陥ったため、上ノ根島西岸に向けて航行を続け、同島西岸の岩場に乗り揚げたものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・レーダー見張り機能は、レーダー映像を確認の際、設定された範囲内での他船や物標の存在を補助的に警報音で知らせる機能であり、目覚まし代わりに使用しないこと。</li> <li>・船橋当直者は、操船に専念し、自動操舵で航行中、眠気を感じた場合、手動操舵に切り換えて立って操船したり、同じ姿勢を続けないなど、居眠り運航の防止措置を採ること。</li> <li>・単独の船橋当直とせずに複数の人員で船橋当直に当たること。</li> <li>・船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

