

# 船舶事故調査報告書

令和元年8月7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	平成30年10月9日 19時00分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市アヤマル崎南南東方沖 アヤマル四等三角点から真方位162° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯28° 27.3′ 東経129° 43.5′）
事故の概要	漁船珠治丸は、西進中、浅礁に乗り揚げた。 珠治丸は、船底部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月22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 珠治丸、3.7トン KG3-21923（漁船登録番号）、個人所有 8.55m（Lr）×2.40m×1.00m、FRP ディーゼル機関、69.90kW、昭和59年7月22日 第295-23913号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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53年12月8日 免許証交付日 平成29年3月6日 （令和5年2月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に破口、亀裂、擦過傷等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、はまだい漁を行う目的で平成30年10月9日06時00分ごろ奄美市宇宿漁港を出港し、07時30分ごろ鹿児島県奄美大島と同県喜界島の間付近の海域に到着後、17時30分ごろまで操業を行った後、宇宿漁港に向けて帰航を開始した。 本船は、船長が、操舵室内中央の椅子に腰を掛け、約7ノットの対地速力でGPSを作動させて自動操舵により西進した。 船長は、帰航を開始してから約40分後に眠気を感じ始め、いつし

	<p>か居眠りに陥った。</p> <p>本船は、船長が、19時00分ごろ目を覚ましたところ、アヤマル崎南南東方沖の浅礁に接近していることに気付き、主機を後進としたものの、船尾付近にうねりを受けて圧流され、同浅礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機を後進として自力での離礁を試みたが、船体が動かず、離礁させることができなかつたので、家族に携帯電話で連絡し、家族から所属の漁業協同組合に救助を要請させた。</p> <p>船長は、21時00分ごろ本船の係留索を1本使用して本船の船固めを行った上で、本船から降りて浅礁域を歩いて帰宅した。</p> <p>本船が乗り揚げた浅礁付近にあるホテルの従業員は、10日09時40分ごろ無人で乗り揚げている本船を発見し、118番通報を行った。</p> <p>奄美海上保安部の巡視船及び同部陸上班は、本船に到着して調査したところ、船長が無事に本船から降りて帰宅していることを確認した。</p> <p>本船は、本事故後、船長手配の移動式クレーンによって陸側に吊り上げられて宇宿漁港に搬送され、後日、廃船処分とされた。</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1.0mであった。</p> <p>船長は、約30年間の本船の操船経験があり、本事故発生場所付近の地形を熟知していた。</p> <p>本船は、竣工時より操舵室に椅子がなく、船長が、以前は立って操船を行っていたが、本事故の約5か月前に椅子を設置され、本事故当時、船長が、椅子に腰を掛けて操船を行っていた。</p> <p>船長は、操業を終えた後で疲れており、椅子に腰を掛けて自動操舵で操船を行っていたので、居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</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>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、アヤマル崎南南東方沖を西進中、単独で椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たっていた船長が、居眠りに陥ったことから、同じ進路及び速力で航行を続け、アヤマル崎南南東方沖の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操業を終えた後で疲れており、単独で椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たっていたことから、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、アヤマル崎南南東方沖を西進中、単独で椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たっていた船長が、居眠りに陥</p>

	<p>ったため、同じ進路及び速力で航行を続け、アヤマル埼南南東方沖の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 操船中に眠気を感じた場合は、椅子の使用を控え、外気に当たったりするなどして居眠りの防止措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、船舶事故等が発生した場合は速やかに海上保安庁に連絡すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

