

船舶事故調査報告書

令和2年7月8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2年1月25日 01時25分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市奄美空港北北東方沖 奄美空港飛行場灯台から真方位033° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯28° 27.3′ 東経129° 43.5′）
事故の概要	漁船第三十八航恵衣丸は、航行中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 第三十八航恵衣丸は、大破した。
事故調査の経過	令和2年1月31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 第三十八航恵衣丸、6.0トン KG2-2121（漁船登録番号）、鹿児島県漁業協同組合連合会 11.98m（Lr）×2.75m×0.83m、FRP ディーゼル機関、324kW、平成元年12月29日 第295-32313号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年7月16日 免許証交付日 平成31年3月4日 （令和6年7月19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：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 -11cm（名瀬）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、鹿児島県喜界町喜界島東方沖でそでいか漁を終え、令和2年1月24日21時00分ごろ、奄美市宇宿漁港 <small>しゅうく</small> に向け、同沖を出発した。 船長は、目視による見張りをを行い、レーダー及びGPSプロッターを見ながら、約7ノットの対地速力で航行していた。 船長は、25日01時00分ごろ、本船が宇宿漁港に向けて航行中、前方に同漁港の風景が見え、同漁港港口付近にある奄美空港への

	<p>進入灯台の赤灯が見えたので、あと30分程度で帰港できると判断し、船橋内の椅子に座ってスマートフォンを見ているうちにいつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、01時25分ごろ、奄美空港北北東方沖のさんご礁において、船内で鳴っているバッテリーの警報音に気づき、船体が乗り揚げた感覚や衝撃を感じていなかったが、クラッチが入ったまま主機が停止している状態で、本船がさんご礁に乗り揚げているのを認めた。</p> <p>船長は、本船が右舷船尾方から波を受けて海水が流入して傾き始めたので、本船が漂流しないよう、本船のロープを岩などに掛けて固定しようとしたができず、ロープを手で持ち、所属する漁業協同組合の担当者（以下「漁協担当者」という。）に連絡し、本船から離れるよう漁協担当者の指示を受け、本船から離れて陸地に上がった。</p> <p>漁協担当者は、本事故の発生を海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、横倒しの状態となり、さんご礁等と接触を繰り返して大破し、陸上に引き揚げられた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（船首部分）、写真2 本船（主機等）、写真3 宇宿漁港港口付近の奄美空港の進入灯台参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.00m、船尾約0.70mであった。</p> <p>船長は、1月20日～22日までほとんど睡眠をとらずにそでいか漁に従事しており、23日00時ごろ宇宿漁港に帰港して自宅で6時間ぐらい睡眠をとった後、23時00分ごろ宇宿漁港を出港、24日にそでいか漁に従事し、宇宿漁港に向けて帰港する25日01時00分ごろまでの間、睡眠をとっておらず、疲れを感じていた。</p> <p>船長は、25日、本船が宇宿漁港に向けて帰港中、周囲に他船はなく、海上が平穏で、単調な航海であったので安心しており、宇宿漁港の風景が見え、奄美空港の進入灯台の赤灯を目視で確認した際、更に気が緩み、安心しきっていた。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が備えられていなかった。</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>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、宇宿漁港に向けて航行中、船長が、周囲に他船はなく、海上が平穏で、単調な航海で安心し、同漁港の風景が見えて奄美空港の進入灯台を目視で確認した後、疲れを感じていた状態で椅子に座ってスマートフォンを見ているうちに居眠りに陥り、同空港北北東方沖のさんご礁に向けて航行を続けたことから、さんご礁に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、本事故発生日の5日前から連続して漁に従事し、十分な睡</p>

	<p>眠をとっておらず、疲れを感じていたことから、身体に疲労が蓄積されて居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が宇宿漁港に向けて航行中、船長が、周囲に他船はなく、海上が平穏で、単調な航海で安心し、同漁港の風景が見えて奄美空港の進入灯台を目視で確認した後、疲れを感じていた状態で椅子に座ってスマートフォンを見ているうちに居眠りに陥り、同空港北北東方沖のさんご礁に向けて航行を続けたため、さんご礁に乗り揚げたものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船橋では操船に専念し、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。 ・ 単独で操船する場合、疲労が蓄積されている状態では居眠りに陥りやすいので、安全な場所で睡眠や休憩を取った上で操船に当たること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

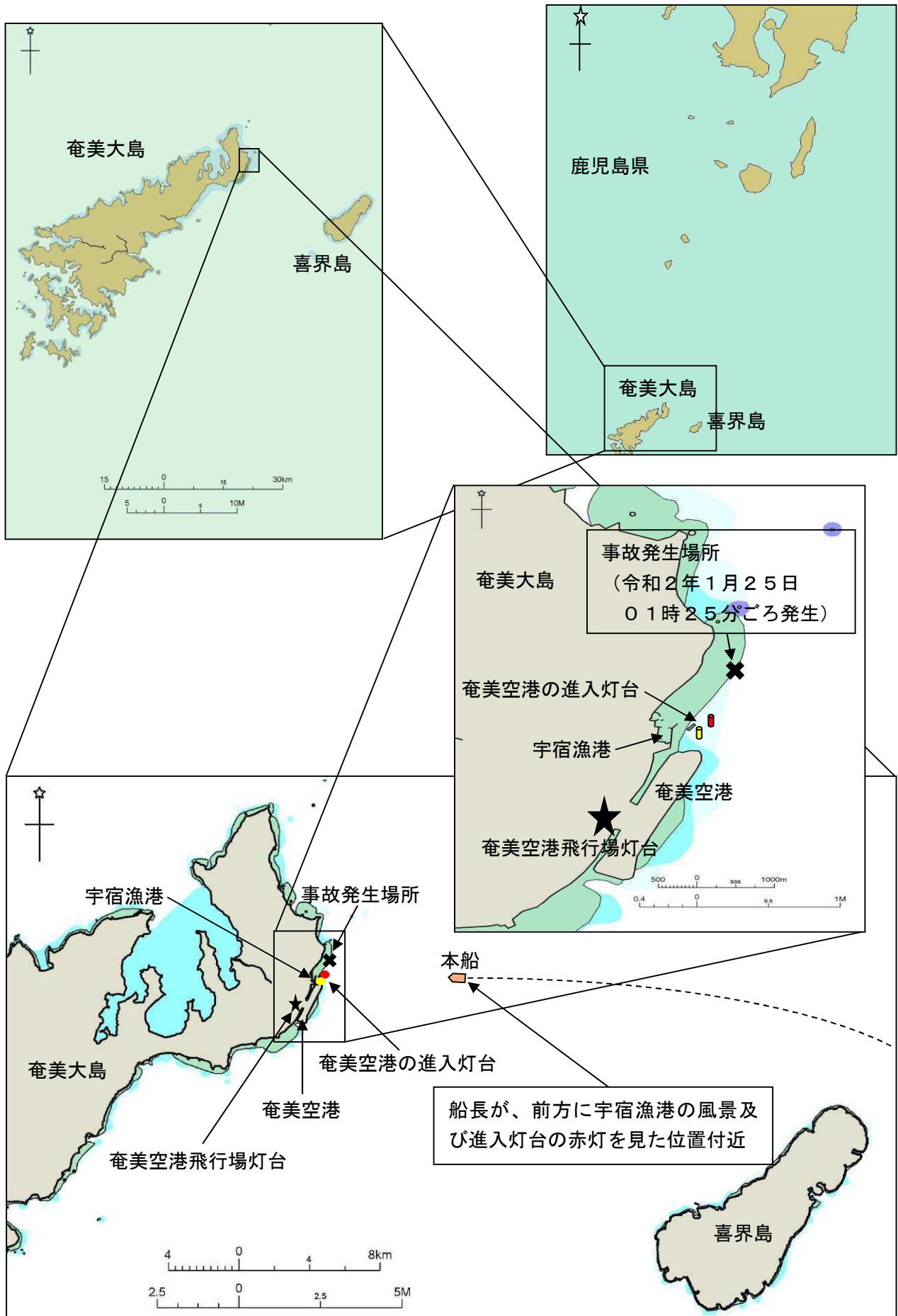


写真1 本船（船首部分）



写真2 本船（主機等）



写真3 宇宿漁港港口付近の奄美空港の進入灯台



宇宿漁港港口付近の奄美空港の進入灯台（拡大）