

船舶事故調査報告書

令和2年8月19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3月23日 01時41分ごろ															
発生場所	沖縄県石垣市平久保埼東南東方沖（石垣島） 平久保埼灯台から真方位107° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯24° 35.9′ 東経124° 21.2′）															
事故の概要	漁船大洋丸は、漂泊中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 大洋丸は、船底外板の破口等を生じた。															
事故調査の経過	令和2年3月24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 大洋丸、7.9トン ON2-3121（漁船登録番号）、個人所有 14.55m（Lr）×2.88m×1.04m、FRP ディーゼル機関、330.90kW、昭和62年8月27日 第296-25282号（船舶検査済票の番号）															
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年8月2日 免許証交付日 令和元年8月2日 （令和6年8月1日まで有効） 本船所有者 男性 43歳															
死傷者等	なし															
損傷	船底外板に破口及び擦過傷、ビルジキールに破損、プロペラ翼に曲損、舵が脱落															
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 本事故発生場所の西北西方約2.2Mに位置する海上保安庁の沿岸域情報提供システムの船舶気象通報観測箇所（平久保埼灯台）における風向風速観測値及び潮流推算値は、次のとおりであった。															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">月日時分</th> <th style="text-align: center;">風向</th> <th style="text-align: center;">風速 (m/s)</th> <th style="text-align: center;">流向</th> <th style="text-align: center;">流速 (kn)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">3月22日 21時55分</td> <td style="text-align: center;">西南西</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">22時00分</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">西南西</td> <td style="text-align: center;">0.34</td> </tr> </tbody> </table>		月日時分	風向	風速 (m/s)	流向	流速 (kn)	3月22日 21時55分	西南西	0	—	—	22時00分	—	—	西南西	0.34
月日時分	風向	風速 (m/s)	流向	流速 (kn)												
3月22日 21時55分	西南西	0	—	—												
22時00分	—	—	西南西	0.34												

	22時25分	北北東	1	—	—
	22時55分	西	1	—	—
	23時00分	—	—	南南東	0.17
	23時25分	西	0	—	—
	23時55分	西北西	1	—	—
	3月23日 00時00分	—	—	東南東	0.45
	00時25分	西	2	—	—
	00時55分	北北東	8	—	—
	01時00分	—	—	東	0.71
	01時25分	北北東	8	—	—
	01時55分	北北東	7	—	—
	02時00分	—	—	東	0.83
	海象：海上 平穩、潮汐 低潮時				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、石垣島の東側沿岸海域を漁に従事しながら北進することとし、令和2年3月22日11時00分ごろ、石垣島北方に向け、石垣市石垣漁港を出港した。</p> <p>船長は、以前に本船所有者と共に乗船して漁に従事したことが何度かあったが、単独で乗船して漁に従事した経験がほとんどなかったので、本船所有者から、漁獲ポイントを自らの体験で得ること、漁を終えた後、本船を陸岸から離してシーアンカーを使用して漂泊すること、翌日の昼前までには石垣漁港に戻ることを伝えられていた。</p> <p>船長は、22日19時～20時までの間に漁を終え、仮泊するために石垣島北方沖に向かい、平久保埼灯台の北北東方沖において、シーアンカーを使用せず、スパンカーを張り、マスト灯、両色灯及び船尾灯を表示して本船を漂泊させ、22時～23時の間に仮眠を取り始めることとした。</p> <p>船長は、船位、風向及び潮流を1時間毎に確認しようと、「スマートフォンのアラーム音（以下単に「アラーム音」という。）が1時間毎に鳴るように設定」（以下「アラーム設定」という。）し、22日23時30分を過ぎたころ、本船が北東方に船首を向けて漂流していること、23日00時30分を過ぎたころ、本船が東方に船首を向けて漂流していることをそれぞれ確認し、いずれも石垣島の陸岸から離れて漂泊しているので問題ないと思い、確認後は仮眠を続け、いつしか深い眠りに陥り、次に確認するはずの01時30分ごろのアラーム音に気付いていなかった。（写真1参照）</p>				

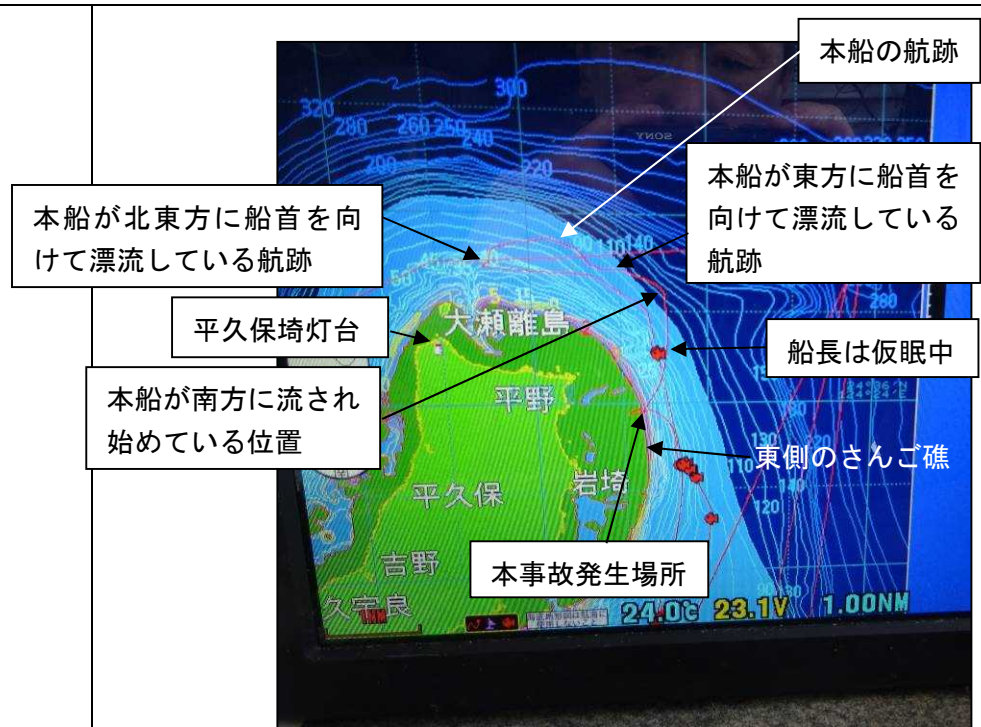


写真1 GPSプロッター画面に表示されている本船の航跡

船長は、突然の衝撃音で目覚め、01時41分ごろ、本船が石垣島北端の東側のさんご礁に乗り揚げたことを認めた。

本船は、船長が自力離礁を試みたが、離礁することができず、本船所有者に本事故発生の連絡を行い、満潮時において、所属する漁業協同組合の僚船によって引き出された後、えい航されて石垣漁港に入港した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船、写真3 船底外板に破口及び擦過傷の状況、写真4 ビルジキールに破損の状況、写真5 プロペラ翼に曲損の状況、写真6 舵が脱落の状況 参照)

その他の事項

本船所有者は、船長を知人から紹介されて知り合いとなり、船長とは、共に漁に従事し、経営している飲食店を手伝ってもらう仲で、船長が1人で漁を行った経験がほとんどないことを知っていたが、船長には経験させることが大事であると考え、本事故の前日、1泊2日で1人で漁に行くよう船長に指示した。

船長は、令和2年1月末から漁に従事し、船長として漁に従事した経験が本事故発生日までに3回程度あった。

本船所有者は、本事故後、船長に1人で漁に行かせたことを、少し無理があったと思った。

船長は、本事故前日から当日にかけて、漁を終える時間帯や仮眠を取る時間帯を予定どおりの時間帯に行っていたが、シーアンカーを使用して漂泊することについては、海上が平穏であり、船位、風向及び潮流を1時間毎に確認するので、シーアンカーを使用しなくても問題なく漂泊できると思っていた。

	<p>船長は、3月22日22時～23時の間に漂泊して仮眠を取り始める際、23日の早い時間帯に風向が時計回りに変化することをインターネットで知り、風が時計回りで巻いて、北寄りから東寄りの風の影響で本船が陸岸に接近するおそれがあるので、23日04時頃に起床して早めに石垣漁港へ帰港するつもりでいた。</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、石垣島北方沖において、西寄りから北寄りの風に変化する状況下、船長が、石垣島の陸岸から離れて漂泊しているので問題ないと思い、仮眠を続けているうちに深い眠りに陥り、漂泊を続けたことから、風の影響を受けて南方に流され、石垣島北端の東側のさんご礁に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、本事故当日の早い時間帯に、風が時計回りで巻いて本船が陸岸に接近することを想定し、船位、風向及び潮流を1時間毎に確認して本船が石垣島の陸岸から離れて漂泊しているのを確認していたことから、アラーム設定をした状態で仮眠を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊して仮眠中、深い眠りに陥ったことから、アラーム音に気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊する際、海上が平穏であり、船位、風向及び潮流を1時間毎に確認するのでシーアンカーを使用しなくても問題なく漂泊できると思っていたことから、シーアンカーを使用しなかったものと考えられる。</p> <p>本船所有者は、船長が1人で漁を行った経験がほとんどないことを知っていたが、船長には経験させることが大事であると考えていたことから、船長に対して1人で出漁するよう指示したものと認められる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、石垣島北方沖において、西寄りから北寄りの風に変化する状況下、船長が、石垣島の陸岸から離れて漂泊しているので問題ないと思い、仮眠を続けているうちに深い眠りに陥り、漂泊を続けたため、本船が風の影響を受けて南方に流され、石垣島北端の東側のさんご礁に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・漂泊する際は、風向や潮流の情報を入手して船位を確認の上、シーアンカーを使用し、できるだけ陸岸やさんご礁から離れた場所とすること。 ・単独での操船や漁に従事した経験が豊富な者は、初心者に対し、十分に指導等を行い、問題ないと判断した上で単独での操船や漁

	に従事させること。
--	-----------

付図1 事故発生経過概略図

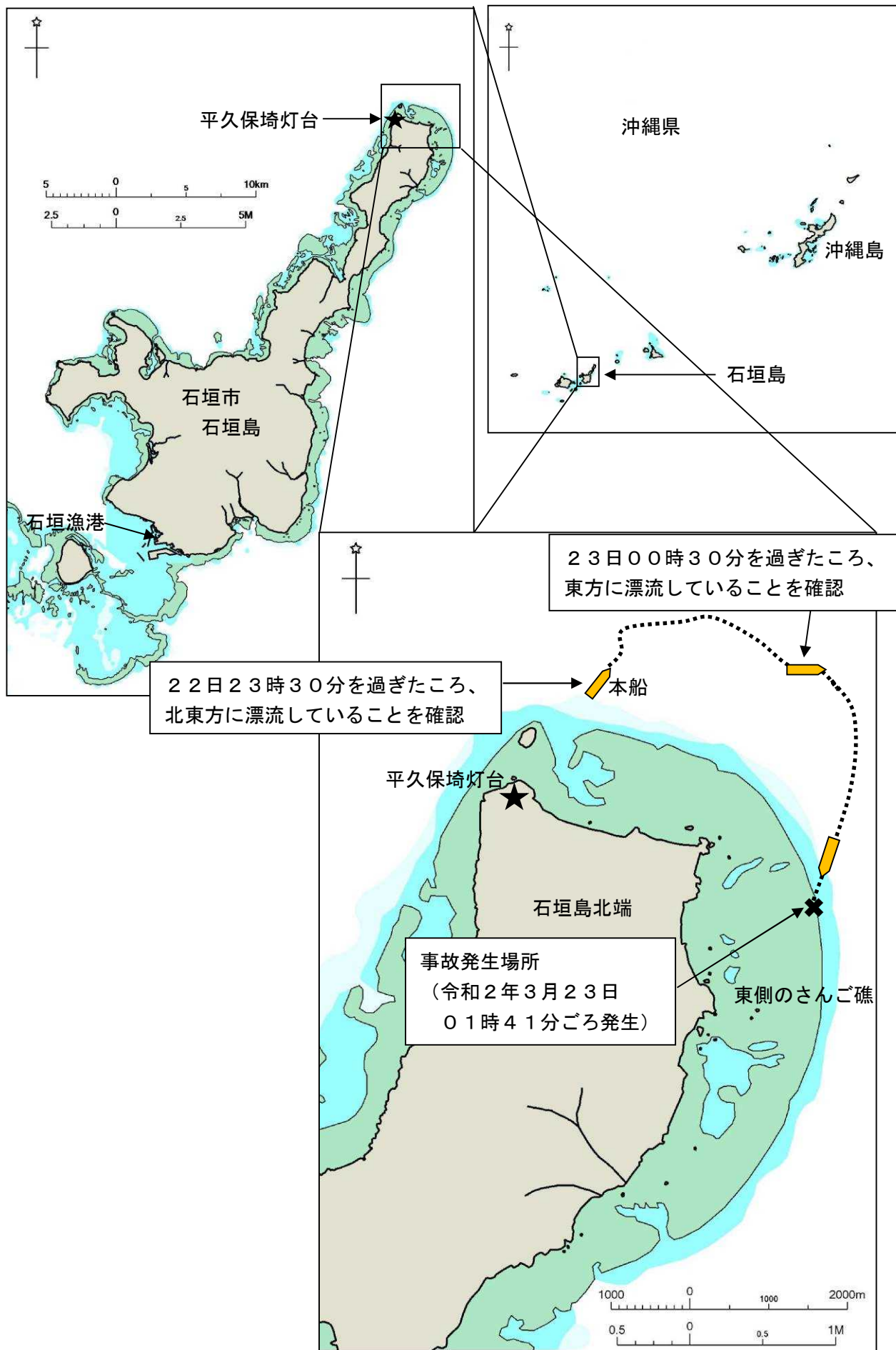


写真2 本船



写真3 船底外板に破口及び擦過傷の状況

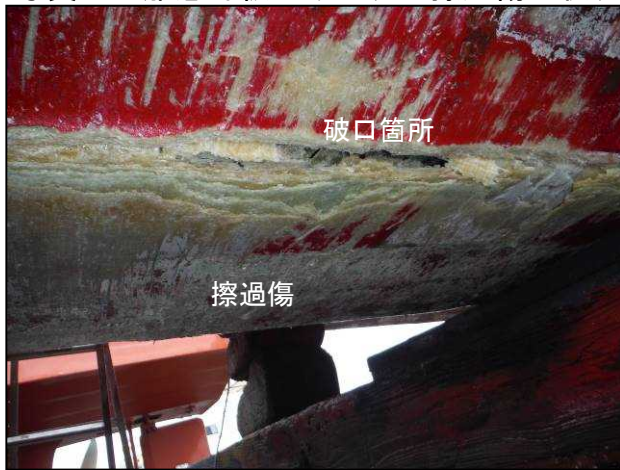


写真4 ビルジキールに破損の状況



写真5 プロペラ翼に曲損の状況



写真6 舵が脱落の状況

