

船舶事故調査報告書

令和3年9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3年6月13日 00時00分ごろ
発生場所	沖縄県久米島町鳥島南岸沖 久米島灯台から真方位023° 14.3海里（M）付近 （概位 北緯26° 35.6′ 東経126° 49.9′）
事故の概要	漁船 ^{ゆうひ} 夕輝丸は、漂泊中、さんご礁に乗り揚げた。 夕輝丸は、船底キールの亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月15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 夕輝丸、9.1トン ON2-1144（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×3.32m×1.43m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、昭和62年7月30日 第290-31197号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 64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 平成元年5月31日 免許証交付日 平成30年10月15日 （令和6年5月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底キールに亀裂、機関室に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南～南南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m（沖縄島沖東シナ海側）、潮汐 下げ潮の中央期、潮の干満 大潮（6月10日～13日） 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、仲里（久米島、標準港：那覇）では、6月12日21時10分ごろ～13日02時36分ごろまで下げ潮であった。 鳥島東岸（潮流推算点：北緯26° 36.0′ 東経126° 50.6′）における6月12日17時00分から13日00時00分までの海上保安庁の潮流推算値は、次のとおりであった。

	月日時分	流向	流速 (kn)	
	6月12日 17時00分	東北東	0.27	
	18時00分	東北東	0.37	
	19時00分	東	0.33	
	20時00分	東	0.15	
	21時00分	北西	0.10	
	22時00分	北西	0.29	
	23時00分	北北西 (下げ潮流*1)	0.38	
	6月13日 00時00分	北北西	0.37	
	01時00分	北北西	0.31	
	02時00分	北北西	0.30	
	※流向は、流れ去る方向を表す。			
	事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で令和3年6月11日沖縄県^{きのわん}宜野湾市宜野湾漁港を出港し、翌12日、鳥島南方海域で朝方から同漁を開始した。</p> <p>船長は、鳥島南方沖の水深約400mの海域において、本船を風と潮の流れに合わせて南西方から北東方へ流し、水深が400mよりも深くなったところで潮登りをして元の場所に戻り、繰り返し南西方から北東方へ流して一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長は、20時30分ごろ、片付け等を終えた後、疲れを感じ、翌日も夜明けごろから漁を行う予定なので就寝することとし、漁を行っていた時に流れていた南西方から北東方への風と潮の流れが現時点でも変化していないと感じたので、風と潮がこのまま同じ方向に流れると思ひ込み、本船もこの流れに乗って漂流しても周囲に他船がないので問題ないと考え、鳥島南方～南西方沖で機関を掛けた状態で漂泊し、本船の居室で就寝した。</p> <p>船長は、13日00時00分ごろ就寝中に突然の衝撃音を聞いて目が覚め、本船が鳥島南岸のさんご礁に乗り揚げたことを認め、直後に機関室に降りて浸水が無いことを確認したが、本船が流されそうになり、漁業無線（以下単に「無線」という。）で救助要請を行った。</p> <p>本事故発生場所付近を航行していた漁船は、無線での救助要請を聞き、本事故発生場所へ向かうとともに118番通報を行った。</p> <p>船長は、13日06時45分ごろ巡視艇搭載のゴムボートにより救助され、本船は、機関室が浸水して鳥島南岸のさんご礁に乗り揚げたままの状態となり、後日、大破した。</p>		

*1 「下げ潮流」とは、下げ潮中に流速が最強となる方向の潮流をいう。

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.4mであった。</p> <p>船長は、40年以上の漁の経験があった。</p> <p>船長は、ふだんから、漁を終えた後、広い海域において、機関を掛けた状態で漂流を続け、本船の居室に入って就寝していた。</p> <p>船長は、12日20時30分ごろ、片付け等を終えた後に就寝する際、漁を行っていた時の南西方から北東方への風と潮の流れがこのまま同じ方向に流れると思い込んでいたが、最新の気象及び海象情報を入手しておらず、自らの感覚で判断していた。</p>
分析 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	あり なし あり <p>本船は、鳥島南方沖において、船長が、南西方から北東方への風潮流が変化していないと感じてこのまま同方向へ流れると思い込み、居室で就寝して漂流を続けたことから、潮流が北北西方の下げ潮流となったことに気付かず、鳥島南岸沖に向けて漂流し、さんご礁に乗り揚げたものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、鳥島南方沖において、船長が、南西方から北東方への風潮流が変化していないと感じてこのまま同方向へ流れると思い込み、居室で就寝して漂流を続けたため、潮流が北北西方の下げ潮流となったことに気付かず、本船が、鳥島南岸沖に向けて漂流し、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"> ・船長は、漂流して就寝する際、今後の気象及び海象状況について、自らの感覚のみで判断せず、最新の気象及び海象情報を入手して風や潮の流れを確認の上、漂流すること。 ・船長は、漂流して就寝する際、周囲の状況を確認の上、島やさんご礁等から十分な距離を離して漂流すること。

付図1 事故発生経過概略図

