

## 船舶事故調査報告書

令和4年3月2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11月20日 21時50分ごろ
発生場所	鹿児島県和泊町和泊港南南西方沖（沖永良部島） 和泊港導灯（後灯）から真方位203° 1,350m付近 （概位 北緯27° 23.2′ 東経128° 39.3′）
事故の概要	漁船第八光洋丸は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。 第八光洋丸は、大破した。
事故調査の経過	令和3年11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 第八光洋丸、4.99トン KG3-36784（漁船登録番号）、個人所有 9.90m（Lr）×2.40m×0.96m、FRP ディーゼル機関、324.00kW、昭和55年4月13日 第295-41869号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 59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8年8月8日 免許証交付日 令和2年9月29日 （令和8年8月7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 曇り、風向 東北東、平均風速 7.7m/s、視界 良好 海象：波高約2.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、まぐろ旗流し漁の目的で、令和3年11月20日04時30分ごろ、和泊港から東南東方28海里付近の漁場（以下単に「漁場」という。）に向け、同港を出港した。 船長は、漁場に到着後、08時ごろから漁を開始して18時30分ごろまでの間、大漁が続き、掛かったまぐろの回収を繰り返し行い、次第に体力的にきつと感じていた。 船長は、18時30分を過ぎたころ帰港することとし、操縦室の操縦席に座り、レーダーの見張り機能（設定範囲内に他船、島、岩礁な

	<p>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。)を設定するとともに、オートパイロットに和泊港を設定し、約7.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で同港へ向け航行した。</p> <p>船長は、雨が降り出してきた際、レーダー見張り機能が雨に反応して警報音が鳴り続けてうるさく感じたので、警報音が鳴らないよう設定を切って航行を続け、その後21時ごろから眠気を催し始め、顔をつねるなどして眠気を解消しながら操縦していたものの、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まし、直後に何かにぶつかったと思い、周囲を見たところ、海上の白波と陸上の施設が確認でき、21時50分ごろ、和泊港南南西方沖の浅瀬に本船が乗り揚げたことを認めた。</p> <p>船長は、自力で離礁しようとしてクラッチを後進に入れようとしたが掛からず、本船が傾き始めたので、このまま本船にいるのは危険と判断し、常備していたウェットスーツに着替え、所属する漁業協同組合の職員に本事故の発生を携帯電話で伝え、家族にも同様に伝えた後、陸まで泳いで渡り、22時43分ごろ奄美海上保安部に本事故発生の通報を行った。</p> <p>本船は、本事故発生場所付近において、21日の干潮時、船長が油抜きを行い、集まった船長の仲間が船固めをし、後に大破した。 (付図1 事故発生場所概略図、写真1 本事故後に横倒しとなった本船、写真2 大破した本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生の前日まで、時化が続いて漁に出られず、陸上での生活が1週間ほどあり、この間、睡眠時間が5時間程度の日が続き、ふだんよりも若干の睡眠不足を感じていた。</p> <p>船長は、通常漁を行う時は沖で1泊していたが、本事故当日、所用で自宅に帰らなければならなかったため、日帰りでの漁となった。</p> <p>船長は、和泊港へ帰港する際、燃費のことを考慮して速力8.0knを超えないようにし、本事故当日、若干時化<small>しげ</small>していたので、漁場から同港までの所要時間を4時間程度と考えていた。</p> <p>船長は、ふだん、漁に従事中に疲労を感じた際、漂泊して休憩を取るようにはしていたが、本事故当日、久しぶりの大漁でもあったので休憩を一度も取らなかった。</p> <p>船長は、漁師の経験が38年間であった。</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><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、和泊港に向けて自動操舵で航行中、船長が、身体に疲労が</p>

	<p>蓄積された状態で航行を続け、居眠りに陥ったことから、浅瀬に向けて航行していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、若干の睡眠不足を感じていた状態で漁に従事し、大漁が続く、漁に従事していた約10時間30分の間、一度も休憩を取ることなく、体力的にきつさを感じていたことから、和泊港に向けて帰港する際、身体に疲労が蓄積された状態であったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が和泊港に向けて自動操舵で航行中、船長が、身体に疲労が蓄積された状態で航行を続け、居眠りに陥ったため、浅瀬に向けて航行していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</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>・ 船長は、体調を整えた上で漁に従事すること。</li> <li>・ 船長は、航行中に眠気を催した際、身体を動かすこと等のほか、周囲の安全を確認の上、昼間であれば形象物、夜間であれば灯火を用いて漂泊して休憩を取ること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

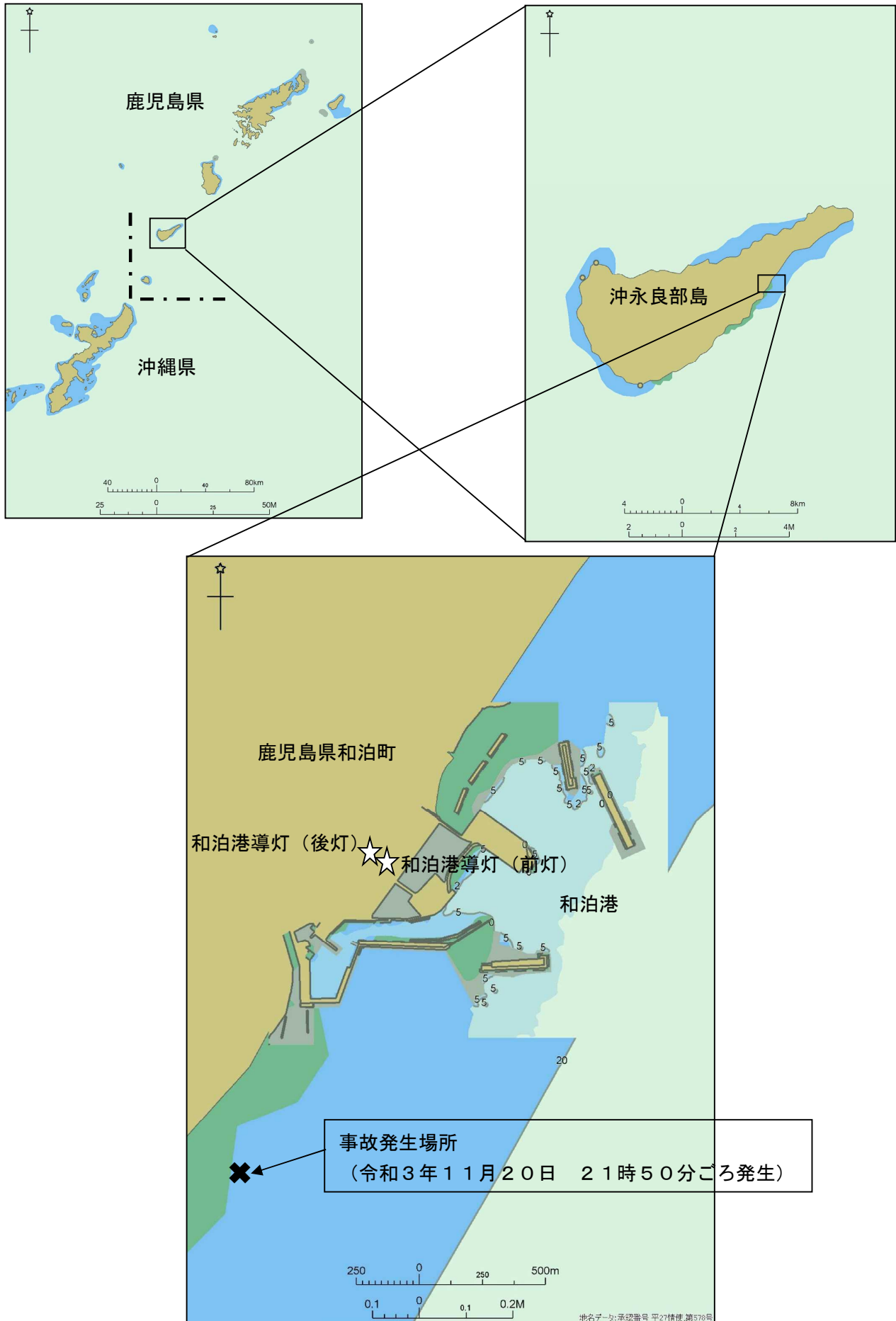


写真1 本事故後に横倒しとなった本船



写真：奄美海上保安部提供

写真2 大破した本船

