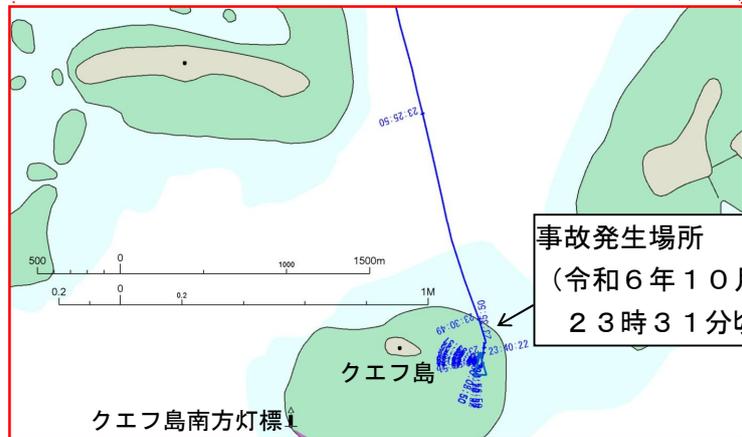
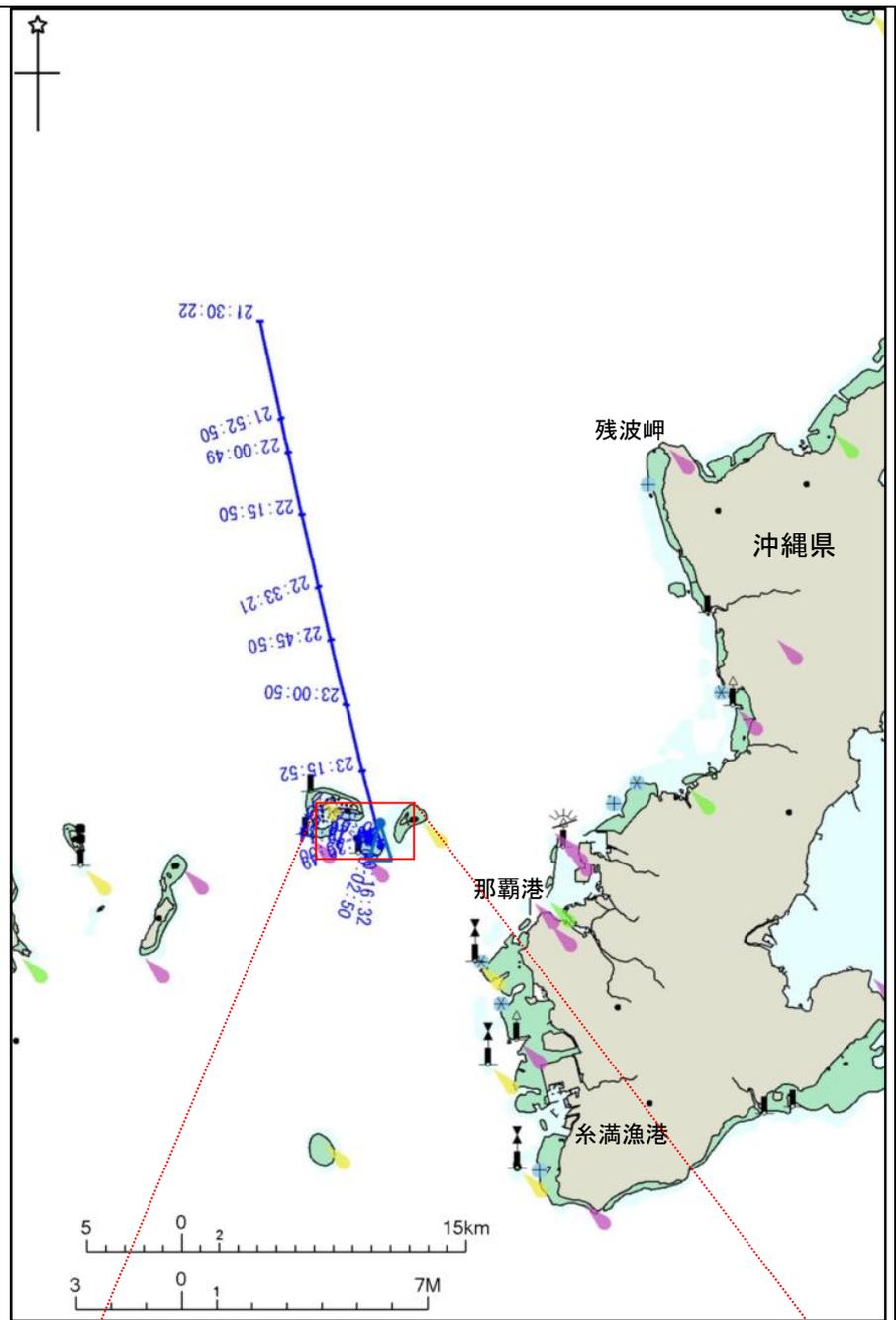


船舶事故調査報告書

令和7年11月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年10月28日 23時31分頃
発生場所	沖縄県渡嘉敷村クエフ島東方沖 クエフ島南方灯標から真方位061° 1,300m付近 (概位 北緯26° 15.1′ 東経127° 33.9′)
事故の概要	漁船第八富美丸は、南南東進中、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年10月29日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第八富美丸、13トン MZ2-30101（漁船登録番号）、個人所有 第295-44451号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 甲板員、操縦免許 なし
負傷者	なし
損傷	船底外板に亀裂、凹損等（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、沖縄県伊江村伊江島北西方沖で操業を終え、同県糸満市糸満漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>甲板員は、沖縄県読谷村残波岬北西方沖で船長から操船を引き継ぎ、GPSプロッター及び3海里（M）レンジでノースアップ表示としたレーダーを作動させ、約7.5ノットの対地速力で、自動操舵により本船を南南東進させた。</p> <p>甲板員は、操舵室内の寝台に横になった姿勢でレーダー監視に当たっていたところ、いつの間にか居眠りを始めた。</p> <p>甲板員は、衝撃を感じて目を覚まし、機関操縦レバーを中立として本船を停止させた後、作業灯を点灯して周囲を確認したところ、本船がさんご礁に乗り揚げていることに気付いた。</p> <p>船長は、居室で休憩中、衝撃を感じて操舵室に向かったところ、本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>(図1 参照)</p>



事故発生場所
 (令和6年10月28日
 23時31分頃発生)

図1 航行経路図

甲板員は、118番通報を行って海上保安庁に救助を要請した。

	<p>船長及び甲板員は、救助を待つ間に救命胴衣を着用し、来援した海上保安庁の回転翼機により吊り上げ救助された。</p> <p>本船は、後日、乗揚場所で解体された後、台船で運ばれて廃船処理された。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.0mであった。</p> <p>本船は、本事故前日の未明から夕方まで、及び本事故当日の未明から14時頃まで操業を行っていた。</p> <p>甲板員は、帰航中、本事故前に船長から操船を引き継ぐまで仮眠をとるつもりであったが、寝付くことができず、本事故当時、操業の疲れが残っていると感じていた。</p> <p>甲板員は、船長から操船を引き継いだ後、周囲に航行の支障となる他船が見当たらず、また、疲労を感じていたため、操舵室内の寝台に横になった姿勢でレーダー監視を行っていた。</p> <p>本船では、レーダーのガードリング機能を使用し、障害物等まで1～1.5Mの距離に接近すると警報を発するように設定しており、本事故当時、同警報が鳴っていたものの、甲板員は同警報に気付かなかった。</p> <p>甲板員は、自動操舵装置で針路を設定する際、設定を航法操舵*1にするつもりであったが、同装置の操作を忘れ、自動A操舵*2のままにしており、本船が操舵モードの設定つまみを合わせた時点の針路を保持して航行していたことに、本事故後、気付いた。</p> <p>甲板員は、ふだんから、操舵室内の寝台に横になった姿勢で操船に当たることが多かった。</p>
分析	<p>本船は、南南東進中、単独で操船に当たっていた甲板員が居眠りしたことから、クエフ島東方沖のさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、本事故前に仮眠をとることができず、操業の疲れが残っており、また、周囲に航行の支障となる他船が見当たらず、操舵室内の寝台に横になった姿勢でレーダー監視を行っていたことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、自動操舵装置で針路を設定する際、設定を航法操舵にするつもりであったが、同装置の操作を忘れ、自動A操舵のままにしていた。本船は、甲板員が操舵モードの設定つまみを合わせた時点の針路を保持して航行していたことから、クエフ島東方沖のさんご礁に向かって航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、本船が、南南東進中、単独で操船に当たっていた

*1 「航法操舵」とは、自動操舵装置と接続したGPSプロッターなどの航法装置で設定した目的地に向けて、風潮流の影響等を考慮しながら自動的に針路を補正して航行する操舵方法をいう。

*2 「自動A操舵」とは、操舵モードの設定つまみを合わせた時点の針路を保持して航行する操舵方法をいい、風潮流の影響等を考慮して針路を補正する機能はない。

	甲板員が居眠りしたため、クエフ島東方沖のさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。
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">・ 操船者は、操船中は横にならず、眠気を感じた場合は立ち上がって体を動かしながら操船に当たったり、窓を開けて外気に当たったりするなど居眠り運航の防止措置を採ること。・ 船長は、自身を含む乗組員が長時間の操業等で疲労や睡眠不足を感じている場合、可能な限り安全な海域で休息してから帰航することが望ましい。