

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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9月25日 07時45分ごろ
発生場所	沖縄県南城市海野 ^{うみの} 漁港東南東方沖 金武中城港ウンタク灯標から真方位247° 170m付近 (概位 北緯26° 11.0′ 東経127° 50.6′)
事故の概要	漁船 ^{あおい} 葵丸は、左転しながら航行中、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年9月25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 葵丸、3.6トン ON3-32309（漁船登録番号）、個人所有 第296-9123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
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷、舵柱、プロペラ翼及びブラケットに曲損、 船尾部船底外板に凹損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 2、視程 約1海里（M） 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約79cm
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、南城市^{くたか}久高島南東方沖でいか釣り漁を終え、海野漁港に向けて帰航を開始した。 船長は、GPSプロッター及びレーダーを起動させ、操舵室内の操舵スタンド後方の操縦席に座って操舵モードを遠隔（リモコン）として操船に当たった。 本船は、久高島南方沖の久高口付近を航行中、船長が、操舵モードを遠隔から自動に切り替え、‘ウンタクと称するさんご礁’（以下「本件さんご礁」という。）の北西方に向ける針路を設定し、約7ノットの対地速力で北西進を開始した。 船長は、久高口北西方沖で、更に操舵モードを自動操舵中の針路を変針時のみ手動で舵を取り、設定針路を変更できる「航法」に切り替え、自動操舵により北西進を続けた。 船長は、やや強い雨が降り始め、操舵室の窓を閉めて操縦席に座ったまま操船を続け、特に周囲の状況に変化がなかったので、少しずつ眠気を感じていた。 船長は、やや強い雨で視界が悪くなり、久高口付近からほぼ同じ速力で航行している右舷船首方約1Mの同航の漁船に注意しながら北西進中、左舷船首方に変針目標である本件さんご礁北東端付近に設置された金武中城港ウンタク灯標の緑灯（以下「本件緑灯」という。）を

確認した。

船長は、本件緑灯を左舷正横付近に見る変針点に近づいた頃、操舵モードを手動操舵に切り替えて左舵30°を取り、海野漁港に向けて左転を開始した。

船長は、左舵30°を取ったまま左転中、居眠りし始め、ふと気が付いて周囲を見たところ、本件緑灯が左舷船尾方にあり、付近海面に白波が立っているのを認めたので、機関を中立にして減速しようとしたところ、船尾部に衝撃を感じた。(図1参照)

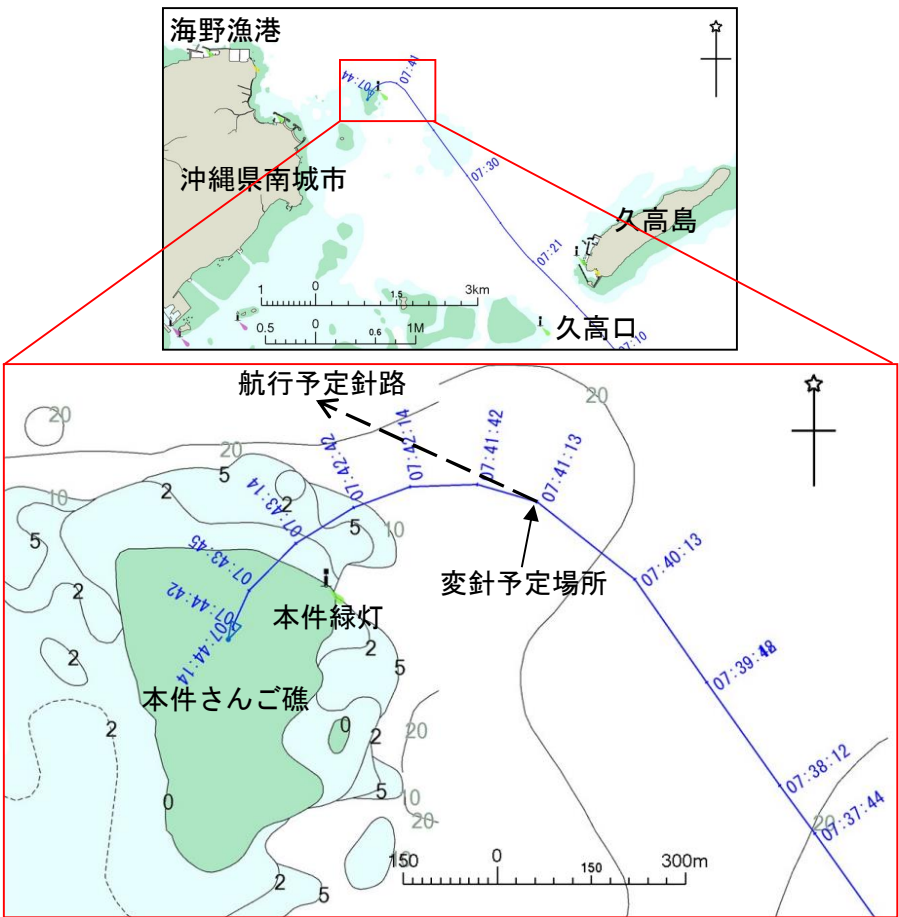


図1 航行経路図

船長は、本船が本件さんご礁に乗り揚げたことに気付き、一旦機関を中立として主機を停止させた後、所属の漁業協同組合担当者に本事故の発生を知らせ、その後、海上保安庁から電話を受けて本事故の発生を知らせた。

本船は、僚船によって引き出され、海野漁港までえい航された。
船長は、本事故当時、睡眠不足の状態ではなかったが、前日まで台風の影響により約3週間休漁しており、久々の操業の後で疲労を感じていた。

船長の健康状態は良好であった。

本船の喫水は、船首約0.60m、船尾約1.50mであった。

分析

本船は、北西進中、船長が、本件緑灯を左舷正横付近に見る変針点

	付近で左舵３０°として左転を開始した後、居眠りしたことから、左転を続け、本件さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、やや強い雨で操舵室の窓を閉めて操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続け、特に周囲の状況に変化がなかったことから、少しずつ眠気を感じ、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、北西進中、船長が、本件緑灯を左舷正横付近に見る変針点付近で左舵３０°として左転を開始した後、居眠りしたため、左転を続け、本件さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、操縦席に座ったまま長時間の操船を続け、眠気を感じた際、立って操船に当たったり、身体を動かしたり、外気に当たったりするなど居眠り運航防止のための措置を採ること。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。