

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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5月11日 01時05分ごろ
発生場所	沖縄県与那国町与那国島東崎西北西方沖 東埼灯台から真方位302°500m付近 (概位 北緯24°27.9′ 東経123°02.3′)
事故の概要	漁船YUAN FENG MAAN No.36は、航行中、干出浜に乗り揚げた。
事故の経過	令和6年5月13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	漁船 YUAN FENG MAAN No.36（台湾籍）、31.80トン
船舶番号、船舶所有者等	CT3-3923、個人所有
乗組員等に関する情報	船長（台湾籍）、代理三等船長（台湾発給） 乗組員A（インドネシア共和国籍）
負傷者	なし
損傷	右舷船底（中央から船尾）に破口、プロペラに曲損及び舵に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南南東、波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約86cm（与那国）
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員Aほか5人（台湾籍1人、フィリピン共和国籍2人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、与那国島北北東方沖の漁場を発航し、与那国島南西方沖の漁場に向けて、約9ノットの対地速力で南西進していた。</p> <p>船長は、当時、漁場を発航後、乗組員に2時間の航海当直を行わせ、乗組員が航海当直を交替する際、船室から交替する当直者と一緒に操舵室に上がった。</p> <p>船長は、次直の乗組員Aに対して操船についての指示等を行う目的で乗組員Aと共に操舵室に上がり、GPSプロッターで船位を確認し、乗組員Aに対し、手動操舵を続け、GPSプロッター上に表示された与那国島北西方沖の230°の針路線上を通るように中国語で指示を行った後、操舵室を降りた。</p> <p>乗組員Aは、令和6年5月10日22時00分ごろ、航海当直にしていたが、その日は未明の航海当直に続き、早朝から漁の作業に従事しており、睡眠が1時間半程度しかとれていなかった。</p> <p>乗組員Aは、船長から針路について指示された際、操舵コンソール上面にあるコンパス方位が215°付近であったので、同針路で航行するように指示されたと思った。</p> <p>乗組員Aは、操舵室右舷側にある舵輪後方の椅子に腰を掛け、以</p>

後、単独の航海当直に当たり手動操舵で操船を続け、 $215^{\circ}$ の針路のまま自動操舵に設定し、眠気を感じた状態で同椅子に腰を掛けた姿勢のまま見張りを行っていた。

乗組員Aは、周囲に他船が見当たらず安心していたところ、いつしか居眠りし、大きな音で目覚めて周囲を見たところ、本船が乗り揚げたことに気付き、主機を中立運転とした。

(図1 参照)

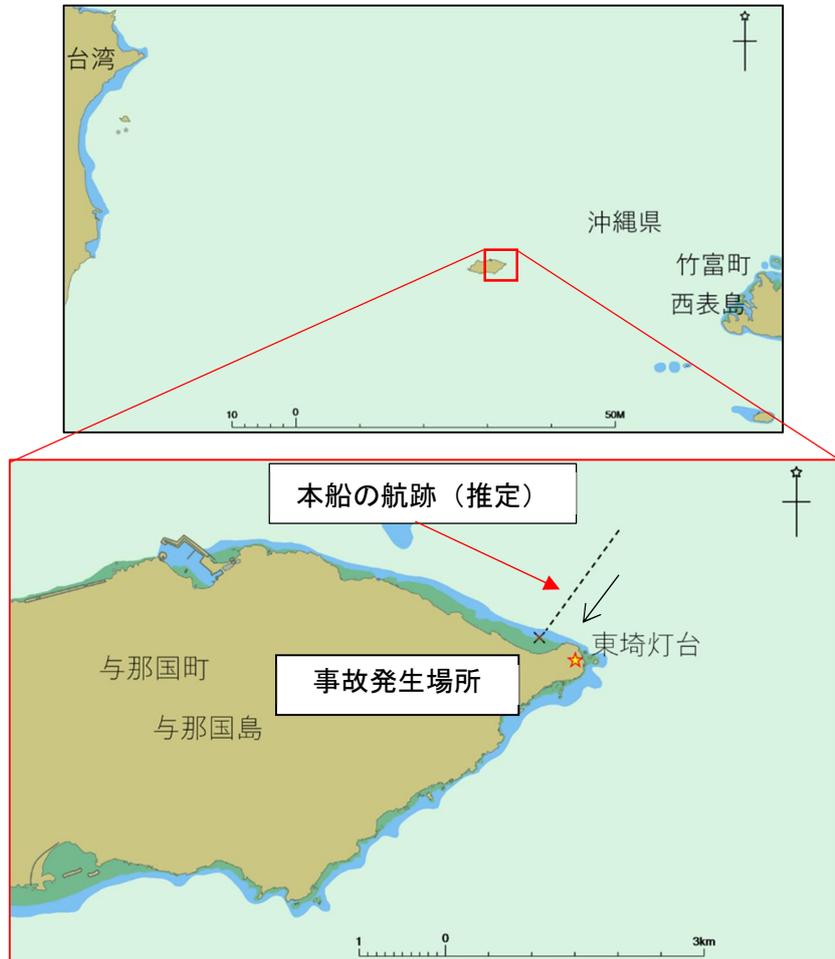


図1 事故発生場所概略図

船長は、音と振動で目が覚め、船窓越しに灯光が見えたので、急いで操舵室に上がり、本船が干出浜に乗り揚げた状態で右舷側に傾いた状態になっていることを認めた後、他の乗組員と共に船底部の確認を行い、機関室及び5か所の魚倉が浸水していることを認めた。

船長は、台湾の他の漁船を通じ、台湾の沿岸警備隊に本事故の発生を通報するとともに乗組員の救助要請を行い、同沿岸警備隊から救助要請を受けた海上保安庁の巡視艇及び回転翼機が来援し、同回転翼機により乗組員と共に救助され、与那国空港に搬送された。

本船は、後日、与那国町民の漁船等によって離礁作業が行われたが、離礁できず、7月24日に台風3号が本事故発生場所の南西方約25海里を西進した際、波浪により破碎され、台風通過後、破碎され

	<p>た周辺が浅所のため起重機船等作業船が近づくことができず、同町民等によって解撤作業が行われ、12月30日に撤去を完了した。</p> <p>船長は、乗組員Aが、中華人民共和国船籍の漁船の勤務経験があり、日頃中国語で会話を行い、内容をおおむね理解できていると思っていたので、中国語で指示等を行っていた。</p> <p>船長は、本船の針路を自動操舵に設定した場合、針路の誤差が大きくなるので、乗組員Aに対し、手動操舵により、GPSプロッターに表示された針路線を航行するよう指示を行っていた。</p> <p>乗組員Aは、操船、甲板作業及び漁など仕事に必要な内容は理解できていたが、本事故前、船長から操船指示を受けた際、眠い状態であったので、同指示の詳細を覚えていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約0.9mであった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、与那国島北東方沖を南西進中、単独で航海当直中の乗組員Aが、船長の中国語による操船指示を正確に理解せず、コンパスに示されていた船首方位215°を針路として航行するように指示されたものと思い、自動操舵に設定した後、居眠りしたことから、干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、本事故前日、航海当直及び漁の作業で、睡眠を十分にとることができず、本事故前に眠気を感じながら覚醒水準が下がった状態で航海当直につき、船長の了承を得ずに自動操舵に設定した後、他船が見当たらなかったことから、安心し、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、日頃中国語を理解できていたものの、本事故当時、寝不足で眠気を感じ、覚醒水準が下がった状態であったことから、船長からの操船指示を正確に理解することができなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、与那国島北東方沖を南西進中、単独で航海当直中の乗組員Aが、コンパスに示されていた船首方位を針路として航行するように船長から指示されたものと思い、自動操舵に設定した後、居眠りしたため、干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・航海当直者は、航行中、眠気を感じた場合には、同じ姿勢で操船を続けず、時々立ち上がって体を動かしたり、カフェインを含む飲料を摂取したりするなどして、居眠り運航の防止措置を採ること。</li> <li>・船長は、外国籍の乗組員に指示を行う際は、当該乗組員が指示を正確に理解しているか確認すること。</li> <li>・漁船の船長は、航海当直につく乗組員が適度に休憩し睡眠をとれるよう、操業中の休憩時間や航海当直の割り振りを考慮すること。</li> </ul>