

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年8月27日 02時00分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市 <sup>かなえ</sup> 叶 埼付近 叶埼灯台から真方位181°400m付近 （概位 北緯32°44.6′ 東経132°48.1′）
事故調査の経過	平成23年10月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第三十一 <sup>かず</sup> 和丸、199トン 132315、有限会社和丸水産 41.70m (Lr) × 7.80m × 3.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成9年11月18日 免状交付年月日 平成19年2月6日 免状有効期間満了日 平成24年11月17日 甲板員B 男性 38歳 海技免許なし（乙種甲板部航海当直部員の認証受有）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部に破口を伴う凹損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、平成23年8月26日20時40分ごろ高知県須崎市須崎港を出港して同県宿毛市宿毛湾港に向かい、船長が、出港操船を行ったのち、20時50分ごろ甲板員Aに船橋当直を引き継ぎ、さらに、翌27日01時00分ごろ、高知県土佐清水市 <sup>あしずり</sup> 足摺岬の南西方2海里（M）付近において、甲板員Aが甲板員Bに船橋当直を引き継いだ。 甲板員Bは、船橋当直を引き継ぐ前から疲れもあって眠気を感じていたため、コーヒーを持参して操舵室に入った。 甲板員Bは、操舵装置の左側で椅子に腰を掛け、3Mレンジとしたレーダーを使用し、針路約280°（真方位）及び対地速力約8.5ノットで自動操舵により宿毛市沖ノ島の北方に向けて航行した。 甲板員Bは、叶埼東方沖に差し掛かった頃、レーダーで右舷前方2～3M付近に3隻の映像を認めたが、いずれも本船の前路を左方に横切る態勢の漁船であったので、早めに漁船を避けることにして約5°右転し、自動操舵により航行した。

	<p>甲板員Bは、漁船3隻が前路を通過し、また、何度も航行してよく知っている海域であり、椅子に腰を掛けて航行を続けるうちに居眠りに陥り、02時00分ごろ叶埼灯台の南方400m付近の岩場に乗リ揚げた。</p> <p>甲板員Bは、乗リ揚げた衝撃で目が覚め、すぐに自室で寝ていた船長が昇橋してきたので指示に従った。</p> <p>船長は、損傷状況を確認したのち、02時10分ごろ機関を後進にかけて自力離礁することができ、02時15分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、自力航行して07時30分ごろ土佐清水市大浜漁港に入港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穩、うねりの波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約161cm</p>								
その他の事項	<p>本船の船橋当直は、船長、甲板員A及び甲板員Bによる4時間交替の3直制を採っていた。</p> <p>甲板員Bは、約4年前から本船に乗船しており、本事故発生場所付近を頻繁に航行していた。</p> <p>甲板員Bは、19時ごろ食事をとり、自室で睡眠はとらずに休息していた。</p> <p>本船は、活魚（カンパチ）約20tを積載し、船首尾共に約3.60mの喫水であった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、叶埼東方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の甲板員Bが、漁船を避けるために原針路から約5°右転したのち、居眠りに陥ったことから、叶埼に向けて航行し、叶埼付近の岩場に乗リ揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、船橋当直に入る前から眠気を感じていたこと、避航した漁船が前路を通過し、また、何度も航行してよく知っている海域であったことから気が緩んだこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、叶埼東方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の甲板員Bが、漁船を避けるために原針路から約5°右転したのち、居眠りに陥ったことから、叶埼に向けて航行し、叶埼付近の岩場に乗リ揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、船橋当直に入る前から眠気を感じていたこと、避航した漁船が前路を通過し、また、何度も航行してよく知っている海域であったことから気が緩んだこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、叶埼東方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の甲板員Bが、漁船を避けるために原針路から約5°右転したのち、居眠りに陥ったことから、叶埼に向けて航行し、叶埼付近の岩場に乗リ揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、船橋当直に入る前から眠気を感じていたこと、避航した漁船が前路を通過し、また、何度も航行してよく知っている海域であったことから気が緩んだこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、叶埼東方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の甲板員Bが、漁船を避けるために原針路から約5°右転したのち、居眠りに陥ったため、叶埼に向けて航行し、叶埼付近に乗リ揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<p>本船は、本事故後の平成23年9月、居眠り防止装置を設置した。</p> <p>船長は、本事故後、機関長に対して機関当直の合間に船橋当直者が居眠りをしないよう、同当直者に声を掛けることを指示した。</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>・船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れて身体を動かすなどして眠気を払うこと。</li> </ul>								

	・眠気を払うことができないときは、他の乗組員と船橋当直を交替すること。
--	-------------------------------------