

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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25年3月1日 03時15分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市 ^{かなが} 金ヶ岬北岸 舞鶴市所在の ^{ぼくち} 博奕岬灯台から真方位213° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 31.5′ 東経135° 19.4′）
事故調査の経過	平成25年4月8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 ^{はくじゆ} 白寿丸、14トン KT2-890（漁船登録番号）、個人所有 14.99m（Lr）×3.80m×1.33m、FRP ディーゼル機関、478.10kW、昭和60年5月16日 第251-15931号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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 昭和49年8月16日 免許証交付日 平成20年5月13日 （平成26年4月5日まで有効） 甲板員A 男性 28歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年7月1日 免許証交付日 平成23年7月1日 （平成28年6月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部に凹損及び右舷中央部船底に破口
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか2人の甲板員が乗り組み、平成25年2月28日00時00分ごろ舞鶴市舞鶴漁港を出港し、03時30分ごろ京都府京丹後市 ^{きょうが} 経ヶ岬北西方10M付近の漁場に到着して底引き網漁の操業を行い、3月1日00時30分ごろ、操業を終え、同漁場から舞鶴漁港に向けて帰途についた。 船長は、経ヶ岬北東方沖において、約7.8ノットの対地速力で自動操舵によって南東進中、01時30分ごろ漁獲物の選別作業及び甲

	<p>板上の片付けを終えて昇橋した甲板員Aと船橋当直を交代し、操舵装置後方の寝台で休息をとるために移動した。</p> <p>甲板員Aは、操舵装置後方の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、レーダー画面上に表示させていた変針予定場所の京都府伊根町新井埼東方沖において、舞鶴港口の舞鶴港金ヶ埼東方灯浮標（以下「東方灯浮標」という。）に向けて南進した。</p> <p>甲板員Aは、伊根町鷺埼南東方沖において、ふだんのように東方灯浮標と舞鶴港口灯浮標の間を航行するため、自動操舵の針路設定つまみを右に少し回して針路を右に変え、椅子に腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、もう少しで当直交代場所に達することで気持ちが緩み、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、東方灯浮標を通過したのち、金ヶ岬付近に向けて南進し、03時15分ごろ舞鶴港港口の金ヶ岬北岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で乗り揚げたことに気づき、本船の損傷状況を甲板員に確認させ、魚倉及び機関室に浸水を認めたものの、自力航行可能と思い、自力で離礁して近くの造船所に向けて航行することとし、家族に造船所の担当者に連絡するように伝え、本船を造船所の岸壁に係留後、118番通報を行い、京都府漁業協同組合連合会に対し、オイルフェンスの手配を依頼した。</p> <p>本船は、着底して甲板上まで水没し、後日、台船で引き上げられた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮期、潮高 約9cm（舞鶴西港）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだん、00時00分ごろ舞鶴漁港を出港し、経ヶ岬北西方沖の漁場で底びき網漁の操業を行い、翌日04時30分ごろまでに舞鶴漁港に帰港して水揚げを行っていた。</p> <p>本船は、1回当たり約2時間を要する操業を1日に8～11回繰り返していた。</p> <p>甲板員Aは、えい網時に休息をとることができたものの、魚の選別やその合間に食事をとったりしており、操業中に寝ることはほとんどできなかった。</p> <p>本船は、出入港時及び漁場での操業中は船長が操船し、帰航時については、漁獲物の選別等が終わってから舞鶴港に接近するまで、居眠り防止のため、甲板員A及び他の甲板員の2人で船橋当直を行うこととしていた。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、他の甲板員に操業による疲れの様子が見られたので、船橋当直を1人で行うことにしたが、当直交代時、船長にその旨を連絡しなかった。</p> <p>船長は、ふだん、船橋当直交代時、甲板員に対し、眠気を生じたり、他船が接近して不安を感じたりすれば、すぐに船長を起こすよう</p>

	<p>に指示をしていた。</p> <p>甲板員Aは、28日の12時ごろに起床し、19時00分ごろに翌日の出港決定の連絡を受け、ふだん、出港前にとっていた約2時間の睡眠をとれなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、丸1日の操業後であったので、睡眠不足及び疲労を感じていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.1mであった。</p> <p>本船には、居眠り防止装置が設置されていたが、船長が、操業中、えい網終了時間の確認のため、タイマーとして使用しており、航行中は使用していなかった。</p>
<p>分析</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、舞鶴漁港に向けて自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが、操舵装置後方の椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、舞鶴港港口の金ヶ岬北岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、出港前に睡眠をとることができず、出港後も連続した操業で睡眠をとることができなかったことから、睡眠不足及び疲労が蓄積した状態となっていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、舞鶴漁港に向けて自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが居眠りに陥ったため、舞鶴港港口の金ヶ岬北岸の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・居眠り防止のため、2人当直体制を守ること。 ・やむを得ず1人で当直を行う場合には、時々、椅子から立ち上がるなどして居眠り防止措置をとること。 ・居眠り防止装置を設置している船舶は、同装置を活用すること。