

## 船舶事故調査報告書

平成25年3月28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24年9月22日 05時12分ごろ
発生場所	兵庫県新温泉町諸寄漁港沖 新温泉町所在の諸寄港日和山灯台から真方位278°600m付近 （概位 北緯35°37.5′ 東経134°25.2′）
事故調査の経過	平成25年1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。
<b>事実情報</b> 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 幸力丸、48トン 129148、個人所有 23.30m (Lr) × 5.35m × 2.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数260PS、昭和61年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士(航海) 免許年月日 昭和53年6月23日 免状交付年月日 平成23年6月30日 免状有効期間満了日 平成28年11月9日
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口、魚群探知機に損傷、発電機に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗船し、平成24年9月21日07時45分ごろ諸寄漁港を出港し、同漁港の北方約20海里（M）の漁場で沖合底びき網漁業を操業中、絡網した僚船（19トン）からえい航の依頼があり、22日02時35分ごろ諸寄漁港に向けて僚船のえい航を開始した。</p> <p>船長は、えい航開始時から1人で船橋当直に就き、2台のレーダーを8Mと3Mレンジとし、GPSプロッターを作動させ、操舵装置の後方で椅子に腰を掛けて船橋当直を行い、対地針路約178°（真方位）及び対地速力約7.0ノットで自動操舵によりえい航した。</p> <p>船長は、連続した操業で疲労が蓄積して睡眠不足の状態であり、椅子に腰を掛けていたことから、えい航を開始して約2時間が経過した頃、眠気を催すようになったが、これまでも入港前に居眠りしたことがなかったので、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、居</p>

	<p>眠りに陥った。</p> <p>本船は、諸寄漁港西方沖に達したのち、同漁港西方の岩場に向けて南進し、同岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、05時12分ごろであることを確認し、機関を停止して損傷状況の調査を行い、所属漁業協同組合に通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、船底中央部に生じた破口から機関室に浸水したが、油の流出などはなく、クレーン台船に吊り上げられて離礁し、造船所がある兵庫県香美町香住港に入港した。</p> <p>えい航中の僚船は、地元漁船にえい航されて諸寄漁港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約4.1cm</p> <p>日出時刻：05時41分ごろ</p>
その他の事項	<p>本船は、ふだん、水揚げ後の07時00分過ぎに諸寄漁港を出港し、同漁港北方20M付近の漁場で沖合底びき網漁業の操業を行い、翌日06時00分ごろまでに諸寄漁港に帰港して水揚げを行っており、本事故前の9月19日及び20日には、連続して日帰りで出漁していた。</p> <p>本船は、投網に約20分、えい網に約1時間10分～20分及び揚網に約20分～30分を要し、1回の操業に約2時間を要して1日に約10～12回操業していた。</p> <p>船長は、投網中、えい網中及び漁獲物の選別中には、操船を行っていたので、睡眠をとることができず、揚網中に操舵室に当直者を置かず、短時間の睡眠をとっており、本事故前には、出港後に6回の操業を行い、合計で3時間弱の睡眠しかとっていなかったため、睡眠不足と疲労が蓄積した状態となっていた。</p> <p>本船は、第二種船橋航海当直支援装置を設置していたが、船長が、居眠りすることはないと思い、本事故当時、操舵室内にある同装置の電源スイッチを切っていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.50m及び船尾約2.30mであった。</p>
<p><b>分析</b></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、絡網した僚船をえい航して諸寄漁港に向けて自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長が、椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、諸寄漁港の西方沖を通過したのち、同漁港西方の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、1回約2時間の操業中において、睡眠をとることができる</p>

	<p>のは約20分～30分であり、睡眠時間は合計しても1日に3時間程度であったことから、連続した操業で睡眠不足と疲労が蓄積した状態となっていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、絡網した僚船をえい航して諸寄漁港に向けて自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長が、睡眠不足と疲労が蓄積した状態で椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったため、諸寄漁港の西方沖を通過したのち、同漁港西方の岩場に向けて航行し、同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>
<b>参考</b>	<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>・睡眠不足と疲労が蓄積した状態で船橋当直を行う場合は、時々、椅子から離れるなどして居眠りに陥らないようにすること。</li> <li>・船橋航海当直支援装置を設置している船舶は、航海中には、常時電源を入れておくこと。</li> </ul>