

船舶事故調査報告書

平成26年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年2月2日 06時00分ごろ
発生場所	兵庫県新温泉町諸寄漁港西方沖 新温泉町所在の諸寄港石ノ前照射灯から真方位325° 180m付近 (概位 北緯35° 37.5' 東経134° 25.6')
事故調査の経過	平成26年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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 順風丸、56トン 140585、有限会社順風丸 28.95m×5.57m×2.26m、FRP ディーゼル機関、669kW、平成19年7月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成2年6月13日 免状交付年月日 平成21年8月11日 免状有効期間満了日 平成27年6月12日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に凹損、キールに欠損、左舷外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、船長が単独で操船を行い、平成26年2月2日05時10分ごろ、諸寄漁港北北西方約10海里の漁場で操業を終え、諸寄漁港西方沖に向け、真方位約170°の針路及び全速力前進より少し落とした約9ノットの対地速力とし、自動操舵で航行を始めた。 船長は、乗組員に船首甲板で漁獲物にタグを付ける作業を行わせ、諸寄漁港までは1時間弱の航程なので、居眠りすることはないと思い、船橋航海当直警報装置（BNWAS）の電源を切り、単独で船橋当直を行っていた。 船長は、右舷側の扉及び両舷の窓を閉め切って操舵室内のエアコンの設定温度を26℃とし、操舵室左舷側に置いたマッサージチェア

	<p>(以下「チェア」という。)に腰を掛け、後方にもたれて脚を伸ばした体勢により、チェア前方のモニターで録画していたテレビ番組を視聴しながら、南南東進していた。</p> <p>船長は、眠気を感じていたところ、05時50分ごろ、家族から電話があり、帰港時刻を伝えた後、目が覚めたこともあり、間もなく諸寄漁港港外なので、居眠りすることはないと思い、同じ体勢で船橋当直を行っていたところ、いつの間にか居眠りに陥り、本船は、06時00分ごろ諸寄漁港西方沖の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まし、機関を中立にするとともに、乗組員に浸水の状況を確認させた後、僚船に救助の依頼を行い、来援した僚船に引き出されて離礁し、自力で諸寄漁港に帰った。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約5m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約1.5m</p>
その他の事項	<p>船長は、漁場が遠い場合には、甲板員に船橋当直を行わせることがあったが、漁場が近い場合には、単独の船橋当直を行い、ふだんには居眠り運航を防止するため、操舵室右舷側にある折り畳み式の椅子に腰を掛け、時折、立って外気に当たるなどしていた。</p> <p>船長は、1月30日には、ほたるいか漁を終えて夕刻に帰港しており、31日は休漁日であり、2月1日は早朝に出港し、1回の操業に約2時間を要するほたるいか底引き網漁を5～6回、かに底引き網漁を5回行った後、ほたるいか及びかにを獲っていたが、疲労が蓄積した状況ではなかった。</p> <p>本船は、喫水が船首約0.5m、船尾約2.0mであった。</p>
分析	
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、諸寄漁港北北西方沖を自動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、諸寄漁港西方沖に向けて航行を続け、諸寄漁港西方の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、チェアに腰を掛けた状態で操船中、眠気を感じていたものの、間もなく諸寄漁港港外なので、居眠りすることはないと思い、同じ姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、諸寄漁港北北西方沖を自動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、諸寄漁港西方沖に向けて航行を続け、諸寄漁港西方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>
参考	<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</p>

られる。

- ・ 比較的短い時間の船橋当直を行う場合においても、眠気を感じた場合には、立って操船したり、外気に当たったりするなどして居眠りに陥らないようにすること。
- ・ 船橋航海当直警報装置が設置されている場合には、同装置を有効に活用して居眠り運航を防止すること。

付図1 推定航行経路図

