

## 船舶事故調査報告書

平成27年12月17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27年8月20日 01時00分ごろ
発生場所	愛知県蒲郡市倉舞港 倉舞港沖防波堤西灯台から真方位238°390m付近 （概位 北緯34°46.3′ 東経137°10.0′）
事故の概要	漁船宝重丸は、北東進中、乗り揚げた。 宝重丸は、船底に破口などを生じた。
事故調査の経過	平成27年8月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 宝重丸、14トン AC2-4253、個人所有 17.39m (Lr) × 4.06m × 1.62m、FRP ディーゼル機関、435kW（動力漁船登録票による）、平成2年7月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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52年4月8日 免許証交付日 平成23年10月24日 （平成29年5月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に破口、プロペラ翼及び舵板に曲損、主機に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約1.1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約96cm（蒲郡）
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、船首約0.6m、船尾約1.5mの喫水で、平成27年8月19日23時00分ごろ、蒲郡市知柄漁港に向けて愛知県渥美半島南方沖の漁場を発進した。 船長は、手動操舵により約13～14ノット（kn）の対地速力で愛知県田原市伊良湖岬西方沖を通過し、渥美半島北西岸に沿って航行した後、田原市立馬崎北方沖において、GPSプロッターで知柄漁港を確認し、自動操舵に切り替えて針路を同漁港西方に設定して北東進し

	<p>た。</p> <p>船長は、周囲に他船を見掛けず、操縦席の背もたれに寄り掛かった状態で操船を続けていたところ、レーダーで蒲郡市橋田鼻まで約2海里（M）となったところまで確認したが、その後、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、同じ針路、速力で航行を続け、8月20日01時00分ごろ知柄漁港手前にある倉舞港の松島西岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚めると同時に自然に機関が停止し、周囲の状況から乗り揚げたことを知り、所属の漁業協同組合及び僚船に本事故の発生を知らせて救助を要請するとともに、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>甲板員は、機関室後方の船室から濡れた状態で甲板上に出たが、怪我はなかった。</p> <p>本船は、その後、作業船に吊り上げられ、知柄漁港の造船所に上架された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W1435（東幡豆港）によれば、本事故発生場所は、干出浜（岩）である。</p> <p>本船は、お盆休み明けの初めての操業であった。</p> <p>本船は、18日16時00分ごろ渥美半島南方沖の漁場に到着した後、19日23時00分ごろまでに10回程度底引き網漁の操業を繰り返した。</p> <p>船長と甲板員は、えい網中、操舵室で1人が操船を行い、もう1人が約2時間半の休息をとるようにしていた。</p> <p>本船は、本事故当時、甲板員が休息をとっていた。</p> <p>船長は、揚網を開始するまでの休息中、いつもより仮眠がとれたので、眠気を感じていなかったが、帰航中、操業の疲れを感じていた。</p> <p>船長は、ふだん眠気を感じた場合、<sup>あめ</sup>飴をなめたり、ガムをかんだり、立ち上がったたりして眠気を払っていたが、本事故時、何もしていなかった。</p> <p>船長は、ふだん橋田鼻沖約2Mに近づくと、入港準備のため、甲板員を起こしていたが、本事故当時、いつの間にか寝てしまった。</p> <p>船長は、立馬崎を通過するまで他船が近くにいたので、手動操舵で航行していたが、その後、海上が平穏であり、他船を見掛けなかったので緊張感が緩んだと本事故後に思った。</p> <p>海上保安庁の潮流推算海域図及び潮汐表によれば、本事故当時、伊良湖水道の南東流最強時から約1時間後であり、本事故海域付近に西南西流が約0.2～0.5knであった。</p> <p>船長は、渥美半島南方沖で約41年間の操業経験があった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、知柄漁港西方に向けて自動操舵で北東進中、船長が、居眠りに陥ったことから、潮流の影響を受けて松島西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵で操縦席の背もたれに寄り掛かった状態で操船を続けていたこと、周囲に他船を見掛けず、緊張感が緩んだこと及び操業の疲れを感じていたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥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、知柄漁港西方に向けて自動操舵で北東進中、船長が、居眠りに陥ったため、潮流の影響を受けて松島西岸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><b>参考</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>・ 船橋当直中に眠気を感じた場合、椅子等に腰を掛けず、立って体を動かしたり、舵輪による手動操舵したりするなどして眠気を払うこと。また、眠気を払うことができないときは、休息中の乗組員を昇橋させて船橋当直を交替するか、2人で当直を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

