

船舶事故調査報告書

平成28年10月27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9月30日 08時05分ごろ
発生場所	島根県松江市早見ヶ鼻付近 美保関灯台から真方位294° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35°34.5′ 東経133°18.6′）
事故の概要	漁船第十一事代丸は、南進中、岩場に乗り揚げた。 第十一事代丸は、船底外板の破口等を生じ、沈没した。
事故調査の経過	平成27年10月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第十一事代丸、19トン SN2-2786（漁船登録番号）、有限会社事代丸（A社） 20.31m（Lr）×4.27m×1.86m、FRP ディーゼル機関、890kW（動力漁船登録票による）、平成7年10月16日 第272-18306号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 44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 平成元年2月21日 免許証交付日 平成25年9月24日 （平成31年8月9日まで有効） 甲板員 男性 41歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	船首部から船尾部にかけての船底外板左舷側に破口、舵軸折損、シューピース脱落等、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、中型まき網漁業に従事する灯船で、船長及び甲板員が乗り組み、平成27年9月30日05時20分ごろ、いわしまき網漁の操業を終え、船首約0.7m、船尾約1.3mの喫水で、境港に向けて島根県島後北方沖の漁場を出発した。

	<p>船長は、06時00分ごろ、島後東方沖で、甲板員に沖ノ御前島の手前に至った時、及び眠気を感じたり、操船に不安を感じた場合、すぐに起こすように指示して船橋当直を交替し、操舵室後部の寝台で仮眠をとることとした。</p> <p>甲板員は、操舵室右舷側にある椅子に腰を掛けて船橋当直に当たり、4Mレンジとしたレーダーで周囲の状況を確認し、東寄りの風で本船が西方に圧流されているのを認め、自動操舵装置の針路選定ダイヤルで針路を島根県地蔵崎と沖ノ御前島の間に向かうように調整しながら自動操舵により南進した。</p> <p>甲板員は、目視及びレーダーで左舷前方に認めた漁船群を通過し、前路に航行の支障となる船舶がないことを認めた後、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、南進を続け、08時05分ごろ早見ヶ鼻西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>甲板員は、衝撃で目覚めて乗り揚げたことに気付き、声をあげた。</p> <p>船長は、衝撃と甲板員の声とで目覚め、直ちに機関を中立にして損傷状況等を確認し、本事故の発生をA社に知らせた後、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長及び甲板員は、退船して岩場に降り、救助を待っていたところ、本船が離礁して漂流し始めたのを認めた。</p> <p>船長は、来援した海上保安庁のヘリコプタに先に甲板員が救助された後、泳いで本船に乗り込んで錨泊を試みたが、船体が沈み始めたので、再度海に飛び込んで岩場に戻った後、海上保安庁のゴムボートに救助された。</p> <p>本船は、無人の状態に漂流し、本事故発生場所の西方約100m沖で沈没し、のち、引き揚げられて廃船処理とされた。</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>本船は、9月中旬から約2週間、境港の造船所に入渠し、9月29日10時ごろ、試運転を行った後、同日17時ごろ、同造船所から直接漁場に向かった。</p> <p>本事故前の甲板員の就労状況は、次のとおりであった。</p> <p>9月27日 日中に6～7時間の睡眠をとり、17時ごろ、A社の他の灯船に乗船し、夜間の漁ろう作業に従事した。</p> <p>9月28日 朝、境港に入港後、30日に本船が出渠する予定だったので、入渠作業の進捗状況を見に行くことにし、自動車を運転して造船所に行って進捗状況を確認した後、約1時間ほど横になって休息をとり、17時ごろ、A社の他の灯船に乗船し、夜間の漁ろう作業に従事した。</p> <p>9月29日 朝、境港に入港後、他の灯船の機関の調子が悪かつ</p>

	<p>たことから、30日の出渠予定を変更して本船が出漁することが決まり、朝から出渠作業及び境港内での試運転を行ったが、試運転に予想以上の時間がかかり、出漁前に本船船内の片付けや出漁準備などができなかった。</p> <p>17時ごろ境港を出港し、18時ごろ夕食をとった後、約1時間の仮眠をとった。その後は起きて本船船内の片付けや試運転時に汚れた船内の清掃などを行った。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当時、いずれも疲労を感じていた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</p> <p>甲板員は、29日に出港した後、試運転時に油で汚れた甲板の清掃作業をしておかないと、滑って危ないと思い、船長に清掃作業をすることを伝えずに、同作業を行った。</p> <p>甲板員は、本事故当時、操舵室に備えたエアコンの電源を切り、窓を閉めていた。</p> <p>甲板員は、強い眠気を自覚することなく居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、29日に出港してから30日に当直を交替するまでの間、甲板員が適宜休息をとっているものと思っていた。</p> <p>A社は、本船が29日に試運転を行った後、直接漁場に向かったことを把握していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし なし</p> <p>本船は、島後南東方沖を南進中、単独で船橋当直についていた甲板員が居眠りに陥ったことから、西方に圧流されて早見ヶ鼻西岸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>甲板員は、睡眠時間が不足した状態で船橋当直についていたことから、操舵室の椅子に腰を掛けているうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、島後南東方沖を南進中、単独で船橋当直についていた甲板員が居眠りに陥ったため、西方に圧流されて早見ヶ鼻西岸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>
<p>参考</p>	<p>A社は、本事故後、各船の予定を細かく把握し、過密な勤務状況にならないよう適宜調整することとした。</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">・航海当直につく者は、体調管理を十分に行うこと。・船橋航海当直警報装置を備えることが望ましい。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

