

船舶事故調査報告書

平成28年1月21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	衝突（岩場）
発生日時	平成27年4月3日 01時30分ごろ
発生場所	宮崎県日南市油津港東方沖 <small>あぶらつ</small> <small>はだかばえ</small> 裸蓆灯台から真方位262° 300m付近 （概位 北緯31° 33.9′ 東経131° 24.8′）
事故の概要	漁船伊勢丸は、西北西進中、水上岩に衝突した。 伊勢丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 伊勢丸、12トン MZ2-3205（漁船登録番号）、合同会社伊勢丸 11.98m (Lr) × 3.78m × 1.63m、FRP ディーゼル機関、502kW、平成2年10月11日 第294-16463号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	機関員 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50年9月23日 免許証交付日 平成22年8月27日 （平成27年11月7日まで有効） 六級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 平成10年9月18日 免状交付年月日 平成25年8月26日 免状有効期間満了日 平成30年9月17日
死傷者等	なし
損傷	船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び機関員が乗り組み、平成27年4月2日18時ごろ鹿児島県種子島 <small>たねが</small> 東方海域において、まぐろはえ縄操業を終え、目的地を油津港内に設定し、航法モードとした自動操舵により約8ノット

	<p>の速力で北西進を始めた。</p> <p>機関員は、単独で船橋当直につき、操舵室内右舷側にある寝台に座り、レーダー及びGPSプロッターと併せて目視による見張りを行っていたところ、油津港南東方沖5海里（M）付近に至った頃、右舷船首方に南進する船舶の灯火を認め、レーダー画面でも同船の映像を確認した。</p> <p>機関員は、レーダー画面上に1.5Mで設定したガードリングの警報機能を作動させていたが、南進船が更に接近すれば、警報音が鳴ってうるさいと思い、同警報機能を解除するとともに手動操舵に切り替えて右転し、南進船が左舷方約1Mの距離で通過した後、再度、航法モードによる自動操舵としたところ、本船が西北西進を始めた。</p> <p>機関員は、南進船通過前から若干の眠気を感じていたが、状況判断は的確にできており、油津港まで30分程度なので、眠ることはないだろうと思い、同じ体勢で当直を継続していたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>機関員は、衝撃を感じて目覚め、寝台に横になって眠っていたことに気づき、すぐに機関を中立とし、現在位置が油津港東方沖にある村^{むら}^{ぼえ}の南側付近であること、及び現在時刻が3日01時30分ごろであることを確認した。</p> <p>機関員は、前部甲板の作業灯を点灯し、船首部が圧壊していることを認め、GPSプロッターに記録された航跡を見て、感じた衝撃は、村^{むら}の南南東方沖に存在する水上岩に接触したことによるものと思った。</p> <p>本船は、浸水等がなく自力航行が可能だったので、油津港に入港して水揚げを終えた後、宮崎県^{かどがわ}門川町の門川漁港に向かい、同漁港内にある造船所に入^{きよ}渠した。</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、油津港を基地として種子島周辺海域の漁場で1週間程度の操業を行っていたところ、本事故当時は漁の最盛期であり、天候が悪化しない限り、油津港で水揚げ及び燃料等の補給を行った後、入港の当日中に出港するパターンでの連続操業を繰り返しており、機関員は、若干の疲労を感じていた。</p> <p>本船の操業形態は、1日のうち04時ごろから約4時間をかけて投縄を行った後、12時ごろから約6時間かけて揚縄を行うものであった。</p> <p>機関員は、投縄を終えた後、揚縄を始めるまでの約4時間及び夜間に休息をとることが可能であったが、その間に食事や漁具の手入れ等を行う上、夜間漂泊中の漂流状況によっては移動のための操船を要するので、最長で3時間程度の仮眠を細切れにとる状況であった。</p> <p>機関員は、本船所有会社の代表者であり、実態としては、操船及び</p>

	<p>操業に関する責任者であると自覚していたので、船橋当直を船長に任せる時間があったものの、大半の船橋当直を自身が担っていた。</p> <p>機関員は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じた際、お茶を飲む、たばこを吸う、菓子をつまむなどの行動をとって眠気を払拭していたが、本事故当時、それほど強い眠気とは感じていなかったため、それらの行動をとらなかった。</p> <p>本船の船橋内は、上段が操舵室、下段が乗組員居住区となった2段構造であり、操舵室の天井は低く、立って操船することができなかった。</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、油津港東方沖を西北西進中、単独で船橋当直中の機関員が居眠りに陥ったことから、村瀬の南南東方沖に存在する水上岩に衝突したものと考えられる。</p> <p>機関員は、連続操業による疲労が蓄積した状態であり、眠気を感じていたものの、自動操舵により寝台に座った体勢で長時間の単独当直を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>機関員が、南進船の通過後、再度、レーダーのガードリングによる警報機能を作動させていれば、本事故発生場所を含む水上岩等を感じて警報が鳴って目覚め、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、油津港東方沖を西北西進中、単独で船橋当直中の機関員が居眠りに陥ったため、村瀬の南南東方沖に存在する水上岩に衝突し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"> ・複数人が乗り組んでいる船舶においては、一定時間で船橋当直を交替するとともに、当直中に眠気を感じた際は、他の乗組員を起こして交替する、又は2人当直とすることが望ましい。 ・航海計器に組み込まれた警報機能は、安易に停止しないことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

