

船舶事故調査報告書

平成28年5月12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28年1月9日 12時10分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町コデ島北岸 伊予鹿島灯台から真方位238° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 55.7′ 東経132° 25.5′）
事故の概要	漁船第六十一若宮丸は、南南東進中、コデ島北岸に乗り揚げた。 第六十一若宮丸は、球状船首部に亀裂を伴う凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月27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 第六十一若宮丸、495トン 133020、株式会社海昇（船舶所有者）、株式会社マリン若宮 （船舶借入人）（以下「A社」という。） 63.70m×9.60m×4.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成5年1月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 34歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成23年12月19日 免状交付年月日 平成26年3月7日 免状有効期間満了日 平成28年12月18日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部及び船首船底部外板に亀裂を伴う凹損等
気象・海象	気象：天気 晴、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 波高約1.5m、潮汐 ほぼ低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、活魚を積載し、船長が単独の船橋当直につき、船橋右舷側に置いた椅子に腰を掛けた姿勢で、自動操舵により約10ノットの対地速力で愛南町鹿島西方沖を南南東進した。 本船は、同じ針路及び速力で航行中、船長が眠気を感じたものの、これまで当直中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りするとは思わず、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、平成28年1月9日12時10分ごろ、コデ島北岸に

	<p>乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で目が覚め、浸水及び油の流出がないことを確認した後、本事故の発生を海上保安庁及びA社に連絡した。</p> <p>本船は、A社が手配したタグボートで引き下ろされ、愛媛県八幡濱^{やわたはま}市の造船所で応急修理を行い、その後、愛媛県今治市の造船所で修理された。</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>本船の本事故時の喫水は、船首約4.2m、船尾約5.6mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であった。</p> <p>船長は、本船の船橋当直体制を4時間交替の単独当直とし、航海計画に合わせて、当直時間帯を変更していた。</p> <p>本事故発生2日前から本事故発生日までの船長の就労(入出港操船を含む船橋当直及び活魚の積込み作業)状況は、次のとおりであった。</p> <p>① 7日: 15時ごろ愛媛県宇和島市宇和島港を空船で出港した後、2時間船橋当直に従事していた。</p> <p>② 8日: 船橋当直と活魚の積込み作業に合計8時間従事していた。</p> <p>③ 9日: 02時から06時まで休息した以外、本事故発生までの間、船橋当直と活魚の積込み作業に従事していた。</p> <p>本船には赤外線センサー方式の船橋航海当直警報装置が設置され、10分間、操舵スタンド後方に人体を感知しないと警報を発するよう設定されていたが、本事故時は警報を発する前に本船が乗り揚げた。</p> <p>船長は、宇和島市小池を出港後、椅子に腰を掛けたり、立って操舵スタンド後方に移動したりを繰り返しながら、船橋当直を行っていた。</p> <p>船長は、転針予定場所の手前1.5M付近までの記憶はありと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が予定針路線の右側にあるコデ島北岸に乗り揚げたのは潮流の影響によるものではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時の体調はふだんどおりであり、本船の周囲に他船がいなかったから安心したのか、なぜ居眠りしたのか、よく覚えていないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、眠気を感じたときに、他の乗組員を呼んで、2人で船橋当直をすればよかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、鹿島西方沖を南南東進中、船長が居眠りに陥ったことから、転針予定場所を通過し、コデ島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じた際、これまで当直中に居眠りをしたことがなかったため、まさか居眠りするとは思わず、椅子に腰を掛けて当直を続けていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、鹿島西方沖を南南東進中、船長が居眠りに陥ったため、転針予定場所を通過し、コデ島北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>参考</p>	<p>船長は、本事故後、船橋航海当直警報装置の設定時間を10分から7分に変更する措置をとった。</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"> ・ 眠気を感じたら、椅子から降りて、外気に当たるなどして眠気を払拭すること。眠気を払拭できないときには、2人で船橋当直をすること。

付図1 事故発生経過概略図

