

## 船舶事故調査報告書

平成29年10月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年5月1日 02時43分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬 <sup>あしずり</sup> 北方 足摺岬灯台から真方位001° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯32° 45.6′ 東経133° 01.3′）
事故の概要	漁船勝福真丸 <sup>かつふくしん</sup> は、西南西進中、暗岩に乗り揚げた。 勝福真丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 勝福真丸、19トン MZ2-20030（漁船登録番号）、有限会社勝福水産 14.98m（Lr）×4.47m×2.08m、FRP ディーゼル機関、691.00kW、平成11年7月8日 第282-18058号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 35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13年9月3日 免許証交付日 平成28年4月15日 （平成33年9月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷の船底外板に破口を伴う亀裂、プロペラ翼に曲損等、主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 ほぼ低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか6人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍5人）が乗り組み、宮崎県川南町川南漁港 <sup>かわみなみ</sup> に回航する目的で、平成29年4月30日08時00分ごろ和歌山県那智勝浦町勝浦港を出港した。 本船は、船長が、5月1日00時30分ごろ、小型船舶操縦免許を受有する機関長から交替して単独で船橋当直につき、上部及び下部の2か所にある操舵室のうち、上部操舵室の右舷側の床に敷いた座布団

	<p>に座り、自動操舵により真方位約240°の針路、約8～10ノットの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、GPSプロッターで自船の位置を確認し、足摺岬北東方約3～4M沖に定めた予定変針場所に向かうよう、操舵及び機関の遠隔操縦装置の針路選定ダイヤルで針路を調整しながら航行を続けた。</p> <p>船長は、目視及び4～6Mレンジに切り替えながら使用していたレーダーにより見張りを行っていたところ、01時30分ごろから次第に眠気を催していたが、船橋当直を交替したばかりであったので、再度機関長に当直を交替してもらうことに気が引け、何とか眠気を我慢できるだろうと思い、当直を続けていたところ、座布団に座った姿勢で居眠りに陥った。</p> <p>本船は、予定変針場所を通過して西南西進を続け、02時43分ごろ足摺岬北方2M付近の暗岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚め、周囲を確認したところ、乗り揚げたことに気付き、上部操舵室から下りて機関長に本事故が発生した旨を連絡した。</p> <p>機関長は、機関室のビルジ高位警報が作動したので浸水し始めたと思い、居室にいた他の乗組員に本事故の発生を知らせるとともに機関室に向かった。</p> <p>機関長は、機関室が浸水していることを認め、持運び式の排水ポンプで排水を試みたものの、浸水量が多かったので、排水することを断念した。</p> <p>船長は、海上保安庁及び漁業無線局に本事故の発生を通報した後、浸水量の状況から本船が沈没する可能性がある判断し、膨張式救命いかだを投下して乗組員に救命胴衣を着用の上、退船するよう指示した。</p> <p>乗組員全員は、膨張式救命いかだに乗り込み、救助を待っていたところ、来援した海上保安庁の巡視艇により救助された後、土佐清水市清水港に運ばれた。</p> <p>本船は、巡視艇により土佐清水市窪津漁港<sup>くぼつ</sup>にえい航された。 (付図1 推定航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、簡易型AIS(船舶自動識別装置)を装備していた。</p> <p>本船の出航時の喫水は、船首が約1.00m、船尾が約2.50mであった。</p> <p>船長は、4月30日18時00分ごろから18時20分ごろまでの間及び22時00分から5月1日00時30分までの間、それぞれ機関長と船橋当直を交替した以外は、出航時から単独で船橋当直についていた。</p> <p>船長は、ふだんから漁場への往復航時には、日本人とインドネシア</p>

	<p>人の計2人による2時間交替制の船橋当直をとるようにしていたが、出航時から夕食時までの間にかけて、乗組員全員で漁具の製作作業を行っていたので、本事故当時、インドネシア人の乗組員を休息させて単独で船橋当直についていた。</p> <p>船長は、本事故当時、上部操舵室内の窓を全て閉めてエアコンの冷房を使用していた。</p> <p>船長は、乗組員に水揚げ作業を任せ、4月29日08時00分ごろ勝浦港に帰港してから30日06時00分ごろまでの間、作業などを行わずに休息した。</p> <p>船長は、本事故当時、疲労や睡眠不足を感じていなかったが、地元に戻省できる安心感から気が緩んだものと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーのガードリング機能（探知した映像が一定の距離に達した際に警報を発する機能）を設定していたが、本事故発生前に同レーダーから警報音が発せられたかどうか覚えていなかった。</p> <p>本船は、約19.5klの燃料油を積載していたが、海上への流出はなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、足摺岬北東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、同岬北東方約3～4M沖に定めた予定変針場所を通過して航行を続け、同岬北方の暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、4月30日08時00分ごろ出港した後、機関長が船橋当直を行った約2時間50分を除き、単独で座布団に座った楽な姿勢で船橋当直についていたこと、自動操舵で航行していて見張りだけの単調な作業であったこと、及び地元に戻省できる安心感から気が緩み、覚醒水準が低下して居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、出航時から夕食時までの間、乗組員全員で漁具の製作作業を行っていたことから、本事故当時、乗組員を休息させて単独で船橋当直についてい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、足摺岬北東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、同岬北東方約3～4M沖に定めた予定変針場所を通過して航行を続け、同岬北方の暗岩に乗り揚げ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催した際は、他の乗組員を昇橋させて船橋当</li> </ul>

	<p>直を交替するか、2人当直とすること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船橋当直中は、同じ姿勢を続けず、外気に当たったり、身体を動かしたりするなどして居眠り運航の防止措置を採ること。</li></ul>
--	---



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

日付	時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
		北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
4月30日	20:20:15	33-08-21.3	134-00-00.7	248.2	8.4
	20:25:44	33-08-03.2	133-59-14.9	240.8	7.9
	以下、02:06:43までのデータは欠測				
5月1日	02:06:44	32-48-01.7	133-07-43.5	242.7	10.3
	02:11:45	32-47-40.8	133-06-48.8	244.6	10.3
	02:16:44	32-47-18.7	133-05-54.7	250.6	9.7
	02:20:44	32-47-01.3	133-05-13.2	245.8	9.5
	02:25:45	32-46-42.9	133-04-19.9	246.4	9.7
	02:30:15	32-46-26.1	133-03-33.3	243.1	9.2
	02:35:15	32-46-06.0	133-02-42.6	243.2	9.5
	02:40:14	32-45-46.6	133-01-51.1	246.5	9.6
	02:41:15	32-45-42.7	133-01-41.2	240.3	9.3
	02:42:15	32-45-38.6	133-01-31.2	246.0	9.7
	02:42:45	32-45-36.6	133-01-26.1	245.1	9.4
	02:43:15	32-45-34.8	133-01-21.0	250.1	9.4
	02:43:45	32-45-32.7	133-01-17.5	226.6	6.7

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。