

船舶事故調査報告書

平成29年4月13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12月10日 04時40分ごろ
発生場所	境港第1区 境港防波堤灯台から真方位281° 190m付近 (概位 北緯35° 33.1′ 東経133° 16.2′)
事故の概要	漁船第五十五 ^{ひかわ} 簸川丸は、出航中、浅所に乗り揚げた。 第五十五簸川丸は、船首部船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年1月4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 第五十五簸川丸、75トン 130502、共和水産株式会社（A社） 34.25m×5.80m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、511kW、平成元年4月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 六級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成20年7月22日 免状交付年月日 平成25年6月4日 免状有効期間満了日 平成30年7月21日 漁労長 男性 56歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和61年9月19日 免状交付年月日 平成27年7月6日 免状有効期間満了日 平成32年10月11日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約4.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び漁労長ほか8人（日本国籍4人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、平成28年12月10日04時15分ごろ鳥取県境港市境漁港にある係留場所を出発し、製氷会社のある境港昭和北1号岸壁に寄って氷の積込みを行った。

	<p>本船は、04時35分ごろ氷の積込みを終えて離岸し、島根県松江市地蔵埼北方沖の漁場に向けて境港の航路を東北東進していた。</p> <p>漁労長は、単独の船橋当直につき、操舵スタンド後方に立って右手で舵輪を、左手で操舵スタンドにある手すりをそれぞれ持った姿勢で、約6～7ノットの対地速力で手動操舵により操船に当たり、航路に沿う針路にしようとして右舵約2°～3°を取って間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、緩やかに右転しながら航行を続け、04時40分ごろ境港防波堤至近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>漁労長は、衝撃で目が覚めて乗り揚げたことに気づき、昇橋した船長と共に損傷箇所の点検を行って浸水等がないことを確認し、僚船に連絡して引き下ろしの依頼をした。</p> <p>機関長は、機関が停止したので、機関室に行き、油の流出等がないことを確認し、機関を始動した後、A社に本事故の発生を報告した。</p> <p>A社は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、僚船によって引き下ろされ、自力で航行して境港昭和北1号岸壁に着岸し、A社が手配した潜水士により損傷箇所の点検等を行ったところ、船首部船底外板に擦過傷が確認されたが、修理不要と判断された。</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>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約3.5mであった。</p> <p>本船の船橋当直体制は、船長と漁労長の2人で行うこととしていたが、ふだんから出航直後、及び船長が他の乗組員と共に食堂で食事をとる間、漁労長が単独で当直に当たっていた。</p> <p>本事故前の漁労長の就労状況は、次のとおりであった。</p> <p>12月6日 05時ごろ境港に入港後、翌日まで休暇となった。</p> <p>7日 08時ごろ境港を出港し、合計約7時間の操業等を行い、合計約4時間の休憩及び合計約4時間の睡眠をこま切れの状態とった。</p> <p>8日 01時40分ごろから合計約7時間の操業、合計約7時間の休憩及び合計約8時間30分の睡眠をこま切れの状態とった。</p> <p>9日 01時45分ごろ～02時35分ごろまで操業、睡眠、04時55分ごろ～05時50分ごろまで操業、休憩、07時50分ごろ～08時45分ごろまで操業、睡眠、11時ごろ～11時40分ごろまで操業、14時ごろ境港入港後、自身の用事を済ませ、22時30分ごろ飲食店を訪れて飲酒し、24時ごろ店の椅子に腰掛けたまま眠り込んだ。</p> <p>10日 04時ごろA社担当者から携帯電話で連絡を受けて</p>

	<p>目覚め、その後本船に乗船した。</p> <p>漁労長は、体調が良好であったが、操業による疲れを感じていた。</p> <p>漁労長は、9日11時ごろから睡眠をとらなかったこと及びふだんよりも多めにアルコールを摂取したことが居眠りに関与したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、食事を終えた後、甲板員1人と共に昇橋して船橋当直を漁労長と交替する予定であった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が備えられていなかった。</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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、境港を出航中、単独で船橋当直についていた漁労長が右舵を取った後、居眠りに陥ったことから、緩やかに右転しながら航行を続け、境港防波堤至近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>漁労長は、操業による疲労が蓄積していたこと、こま切れの状態での睡眠しかとっていなかったこと、及びアルコールを摂取していたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、境港を出航中、単独で船橋当直についていた漁労長が右舵を取った後、居眠りに陥ったため、緩やかに右転しながら航行を続け、境港防波堤至近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>A社は、本事故後、船橋当直を2人体制で行うよう指示を徹底し、所有する全船舶に船橋航海当直警報装置を設置することを決めた。平成29年1月20日現在、本船及び僚船に船橋航海当直警報装置を設置する措置をとった。</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"> ・ 操業期間中の休日は、睡眠を十分にとって体を休め、出漁に備えること。 ・ 操船等に当たる場合は、アルコールの摂取を控えること。 ・ 船橋当直を2人体制で行うことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

