

船舶事故調査報告書

平成29年7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4月13日 01時30分ごろ
発生場所	境港第2区 境港防波堤灯台から真方位238° 320m付近 （概位 北緯35° 33.0′ 東経133° 16.2′）
事故の概要	漁船第三更賜丸は、西進中、消波ブロックに乗り揚げた。 第三更賜丸は、乗組員7人が負傷し、バルバスバウの凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月13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 第三更賜丸、78トン 130961、個人所有 34.38m×5.90m×2.45m、鋼 ディーゼル機関、661.95kW、昭和63年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年7月6日 免状交付年月日 平成27年6月30日 免状有効期間満了日 平成32年7月5日 機関長 男性 44歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成12年8月21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7月25日 （甲板部航海当直部員の資格認定なし）
死傷者等	軽傷 7人（船長、機関長、機関士、甲板員3人及び機関員）
損傷	バルバスバウに凹損、船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 1～2 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 -8cm（境港）
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか6人が乗り組み、漁獲物の入った発泡

	<p>スチロール製の箱約600箱を魚倉に積載し、船首約0.8m、船尾約3.0mの喫水で、平成28年4月12日19時00分ごろ境港へ向け、島根県浜田市北方沖の漁場を発した。</p> <p>機関長は、13日00時55分ごろ前直の機関員から引継ぎを受けて単独の船橋当直につき、自動操舵により針路を真方位264°とし、約8～9ノットの対地速力で境水道に向けて航行していた。</p> <p>機関長は、周囲に他船を認めなかったため、立って操舵室後方の壁に寄り掛かる姿勢で見張りをしていたところ、船橋航海当直警報装置の警報が鳴ったので、押しボタンを押して警報を停止させ、右舷前方に島根県松江市美保関漁港付近の明かりを認め、もうすぐ変針予定場所に至ると思っていたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して西進を続け、01時30分ごろ、境港外航昭和北地区緑地南岸の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、自室で就寝中に衝撃で目覚め、昇橋して周囲の状況を確認したところ、船体が左舷側に傾斜して乗り揚げているのを認め、自力離礁が困難と判断し、乗組員に総員退船を指示した後、ビルジの状況を確認することとして機関室へ向かった。</p> <p>本船は、機関長が、自力で離礁しようとして主機を全速力後進にかけたが離礁せず、一度主機を中立運転状態に戻した後、再度全速力後進にかけたところ、船体が左舷側に大きく傾斜し、01時34分ごろ転覆した。</p> <p>船長は、機関室に入った直後、本船が転覆して船内に閉じ込められたが、間もなく自力で脱出した。</p> <p>機関長は、操舵室から自力で脱出した。</p> <p>その他の乗組員は、退船の準備作業中、本船が大きく傾斜したので、5人が甲板上から海中に飛び込むなどして陸上に逃れたが、甲板員の1人（以下「甲板員A」という。）が、転覆した船内に閉じ込められた。</p> <p>陸上に逃れた乗組員のうちの1人が、海上保安庁に本事故の発生を通報し、甲板員Aは、来援した海上保安庁の潜水士に救助された。</p> <p>船長、機関長及び甲板員Aは、救急車で病院へ搬送され、船長が、右肩左肘打撲傷、右上腕筋挫傷及び腰椎捻挫、機関長が、低体温症、甲板員Aが、左肩打撲傷、右足関節捻挫及び腰部擦過創とそれぞれ診断された。</p> <p>その他の乗組員は、後日それぞれ医療機関で診察を受け、機関士が、右肘関節部打撲等、別の甲板員が頸椎捻挫等、もう1人の甲板員が両肩打撲等、機関員が頸椎捻挫等と診断された。</p> <p>本船は、後日引き揚げられ、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>
その他の事項	本船は、沖合底引き網漁業に従事しており、漁期は9月から翌年5

	<p>月までで、ふだん、投網に約20～25分、えい網に約1時間、揚網に約30分の作業を1操業工程として、1昼夜で同工程を10回行っていた。</p> <p>本船は、4月8日に境港を出港したのち、9日05時ごろから12日19時ごろまでの間、漁場で操業を行った。</p> <p>本船には、操舵室内に船橋航海当直警報装置が備え付けられ、15分ごとに押しボタンを押さない場合、操舵室内の警報が鳴り、更に船員室内の警報が鳴るように設定されていた。</p> <p>本船は、1日の最長航行時間が8時間超～16時間以下と定められ、船長及び甲板部航海当直部員の資格認定を受けた甲板員1人が乗船し、機関長を含むその他の乗組員が甲板部航海当直部員の資格認定を受けていなかった。</p> <p>船長は、機関長が甲板部航海当直部員の資格認定を受けていないことを本事故後に知った。</p> <p>本船では、機関長が実質的な漁ろう長として、ふだんから操業海域の決定や、操業中及び出入港時の操船を行い、船長及びその他の乗組員が漁場までの往復航の操船等を交替で行っていた。</p> <p>機関長は、ふだん、漁場到着から操業終了までの間、単独で操業中の操船及び漁ろうの指揮に当たり、えい網中及び漁場までの往復航時の間に休息をとっており、本事故当時、えい網作業中の約30分間を休息し、12日20時ごろから翌00時55分ごろまでの間、操舵室後部の寝台で仮眠をとっていた。</p> <p>機関長は、操業中に断続的な休息しかとれずに疲労が蓄積していたことと、あと少しで帰港できると思い、気が緩んだことから居眠りしたのかもしれないと、本事故後に思った。</p> <p>本船の乗組員は、いずれも救命胴衣を着用していなかった。</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、境港に向けて自動操舵で西進中、単独の船橋当直についていた機関長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過し、同港外航昭和北地区緑地南岸に向けて航行を続け、消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>機関長は、操業中に断続的な休息しかとれずに疲労が蓄積していたこと、あと少しで帰港できると思い、気が緩んだこと、及び操舵室後方の壁に寄り掛かる姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、甲板部航海当直部員の資格認定を受けていない者に、単独の船橋当直を行わせてはならなかった。</p>

原因	<p>本事故は、夜間、本船が、境港に向けて自動操舵で西進中、単独の船橋当直についていた機関長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過し、同港外航昭和北地区緑地南岸に向けて航行を続け、消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害軽減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"> ・有資格者による当直体制をとること。 ・単独で操船を行う場合、定期的に体を動かしたり、窓を開けて外気に当たるなどして、居眠り運航を防止する措置をとること。 ・離礁を試みる際は、船体の状況をよく確認してから行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

