

船舶事故調査報告書

平成31年3月13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30年10月23日 00時55分ごろ
発生場所	山口県萩市羽島 虎ヶ埼灯台から真方位285° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 27.9′ 東経131° 22.4′）
事故の概要	漁船神栄丸は、南南東進中、岩場に乗揚げた。 神栄丸は、右舷船首部等に破口を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月26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 神栄丸、17トン YG2-7943（漁船登録番号）、個人所有 16.05m（Lr）×3.97m×1.25m、FRP ディーゼル機関、890kW、平成10年2月1日 第291-42129号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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58年4月27日 免許証交付日 平成29年3月21日 （平成35年1月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部及び左舷船底部に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、操業を終えて萩市萩港に帰港する目的で、平成30年10月22日23時00分ごろ同市見島北方約10Mの‘オオタバダシ’と称する瀬付近の漁場を出発し、船長が操舵室で舵輪の後方にある台の縁に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、設定針路を真方位145°の自動操舵とし、約17ノットの対地速力で航行した。 本船は、見島東方沖の‘アサ出シ’と称する瀬を通過したとき、レーダーの画面を見たところ、萩港より東方に向く針路になっていたの

	<p>で、萩市尾島^おと同市櫃島^{ひつ}の間を通過して萩港に向くよう、右に転針して南南東進した。</p> <p>船長は、南南東進中、萩相島^{はぎあいしま}灯台を右舷正横に確認した後、尾島を通過して羽島西方沖に向けて変針する予定で航行を続けていたところ、いつの間にか居眠りに陥り、23日00時55分ごろ衝撃で気が付いた。</p> <p>船長は、周囲を確認して羽島西岸の岩場に本船が乗り揚げたことを認め、僚船の船長と所属する漁業協同組合の職員に携帯電話で救助と海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>本船は、11時00分ごろ、救助に来た起重機船に吊り揚げられて萩港の造船所に運搬された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 船長の操船姿勢 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本事故前日である22日の操業を終えて帰宅した04時30分ごろから07時30分ごろまで就寝した後、私用があり、14時00分ごろ漁場に向けて出港しており、十分な仮眠が取れず、睡眠が不足していると感じていた。</p> <p>船長は、眠気を感じていなかったが、睡眠不足の状態に加え、港までの距離が近くなって安心したので居眠りに陥ったかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が航行中、他の乗組員3人が翌日の操業に備えて後部甲板で漁具の整理を行っており、帰港してから整理作業を続けなくても済むよう声を掛けなかったが、自身の隣に乗組員1人を座らせて共に見張りに当たっていればよかったと本事故後に思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、萩港北西方沖を南南東進中、船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所付近を通過して航行を続け、羽島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、10月22日の帰宅後に約3時間睡眠し、その後に私用があり、十分な仮眠を取れずに睡眠不足の状態であったこと、及び航行中に港が近くなって安心したことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、萩港北西方沖を南南東進中、船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所付近を通過して航行を続け、羽島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 作業前は、休息を十分に取ること。・ 自動操舵とし、椅子等に腰を掛けた姿勢で見張りを行う場合は、時々、椅子等から立ち上がったたりするなど、居眠り運転を防止する措置をとること。・ 睡眠が不足していると感じているとき、ほかに乗組員がいる場合は複数人で当直を行うことが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

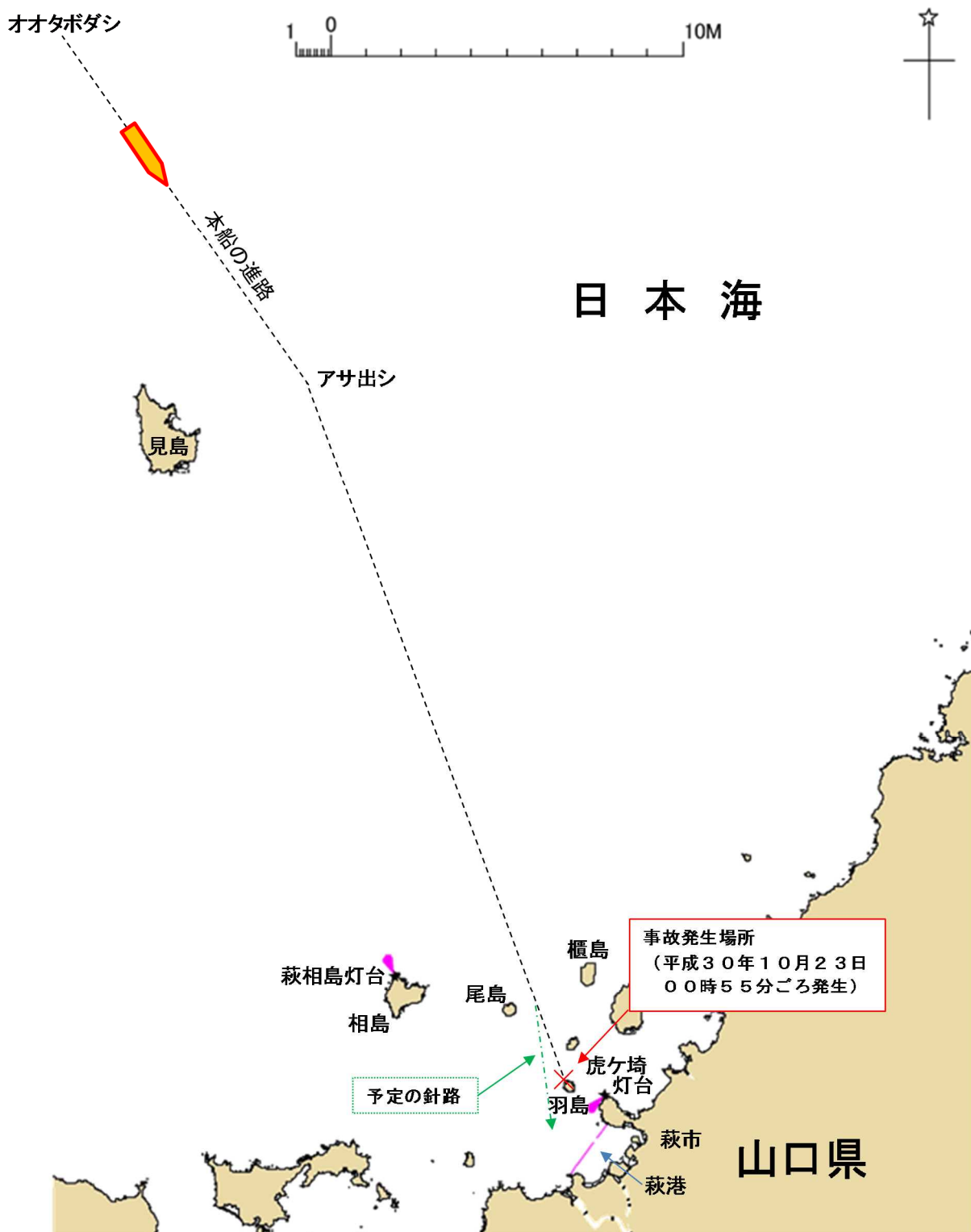


写真1 本船



写真2 船長の操船姿勢

