

船舶事故調査報告書

平成31年4月24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9月18日 14時00分ごろ
発生場所	東京都小笠原村二子島東方沖 沖港外西防波堤灯台から真方位172° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯26° 35.5′ 東経142° 10.0′）
事故の概要	漁船第十八秀宝丸 ^{しゅうほう} は、北北西進中、干出岩に乗り揚げた。 第十八秀宝丸は、船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第十八秀宝丸、19トン ME2-5955（漁船登録番号）、個人所有 16.83m（Lr）×4.03m×1.84m、FRP ディーゼル機関、603.00kW、平成2年6月25日 第282-16556号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年4月8日 免許証交付日 平成30年9月7日 （平成32年4月7日まで有効） 六級海技士（機関） 免許年月日 平成15年6月30日 免状交付年月日 平成25年9月25日 免状有効期間満了日 平成30年9月24日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口及び擦過傷（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	本船は、船長及び甲板員4人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、まぐろはえ縄漁を行う目的で、平成30年9月11日00時00分ごろ小笠原群島周辺の漁場に向けて和歌山県那智勝浦町勝浦港を出港した。

	<p>本船は、14日から16日にかけて小笠原村父島北方沖の漁場で、17日から18日午前中にかけて小笠原村母島南南東方沖の漁場で操業を行った。</p> <p>本船は、船長が、揚縄機の作動油が少なくなってきたので、母島の沖港で作動油を補給することとし、18日11時00分ごろ、操舵室の上層にある見張り室で、操舵用リモコンを使用して手動操舵により母島南南東方沖の漁場を出発した。</p> <p>本船は、船長が、見張り室で、6Mレンジとしたレーダー及び目視で周囲に船舶がないことを確認した後、操舵室に降り、母島列島に近付いた際に手動操舵で島、岩礁等を迂回しようと思い、GPSプロッターの画面上で沖港港外付近を目的地に設定して操舵方法を航法モード（目的地へ直行するように自動操舵を行う機能）とし、約6ノットの対地速力で北北西進した。</p> <p>船長は、甲板員から昼食の準備ができた旨を聞いて操舵室後方の食堂に行き、数分で昼食を済ませ、少し休憩した後に見張り室で見張りを行おうと思い、操舵室で船首方に背を向けて床に座った姿勢でGPSプロッターの画面を見ていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、14時00分ごろ衝撃で目が覚め、周囲を確認し、沖港南方に位置する二子島東方の干出岩に乗り揚げたことに気づき、主機を前後進として離礁しようとしたものの、本船を離礁させることができなかった。</p> <p>船長は、海上保安庁及び地元の漁業協同組合に救助を要請した後、甲板員と共に、救命胴衣を着用し、本船から投下した救命<small>いかだ</small>筏に移乗して退船した。</p> <p>船長及び甲板員は、来援した地元の漁業協同組合所属の漁船に救助された。</p> <p>本船は、後日、乗り揚げた状態で船体が分断し、廃船処理された。（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約1.8mであった。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法によれば、本船には、一級小型船舶操縦士の操縦免許を受有している者のほか、六級海技士（機関）の海技免状を受有する機関長を乗船させなければならず、船長もこのことを知っていたが、平成30年4月以降、本船に機関長を乗り組ませていなかった。</p> <p>船長は、本船の操船経験が20年以上あり、7年前から機関長として乗り組み、船長職をとることができる乗組員を雇って本船を運航していたが、雇っていた船長が退職したので、船長職をとることができる乗組員を探していたものの、見つからず、その間、漁を休んではいけないので、海技免状を受有している自らが機関長の職務も行うこととした。</p>

	<p>船長は、9月14日～18日の間、操業を行い、操業時以外には、機関のメンテナンスを行い、夜間の就寝時間を約4時間確保していたものの、気が張っていて熟睡できなかったため、1日の平均睡眠時間が3時間に満たず、本事故当時、睡眠不足の状態であった。</p> <p>船長は、本事故当時、5日間の操業等により疲労が溜まっていること及び睡眠不足であることを自覚していたものの、眠気を感じていなかった。</p> <p>船長は、操舵室を離れる際、周囲に他の船舶がおらず、また、毎年5回程度操業を行っている母島周辺海域に他の船舶を見かけることが少なかったため、航海当直中に操舵室を離れて昼食をとり、昼食後も操舵室の床に座って休憩した。</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、沖港南方沖を自動操舵により北北西進中、単独で航海当直を行っていた船長が居眠りに陥ったことから、二子島東方の干出岩に向けて航行を続け、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、睡眠不足及び疲労が蓄積した状態で、周囲に他の船舶がないと思い、見張りを行わずに座った姿勢で休憩していたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、沖港南方沖を自動操舵により北北西進中、単独で航海当直を行っていた船長が居眠りに陥ったため、二子島東方の干出岩に向けて航行を続け、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本事故後、2人体制で航海当直を行うこととした。</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"> ・睡眠不足、疲労が蓄積した状態等で、自動操舵として座った姿勢で航海当直を行う場合、居眠りに陥るおそれがあるので、時々、立ち上がったたり、外気に当たるなどし、また、他の乗組員と当直を交替したり、安全な海域で停泊して適宜休息を取るなどして居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・周囲に他の船舶がない場合においても、常時適切な見張りを行うこと。 ・船舶所有者等は、法律に定められた乗組み基準に従い、有効な海技免状等を有する乗組員を船舶に乗り組ませること。

付図1 事故発生経過概略図

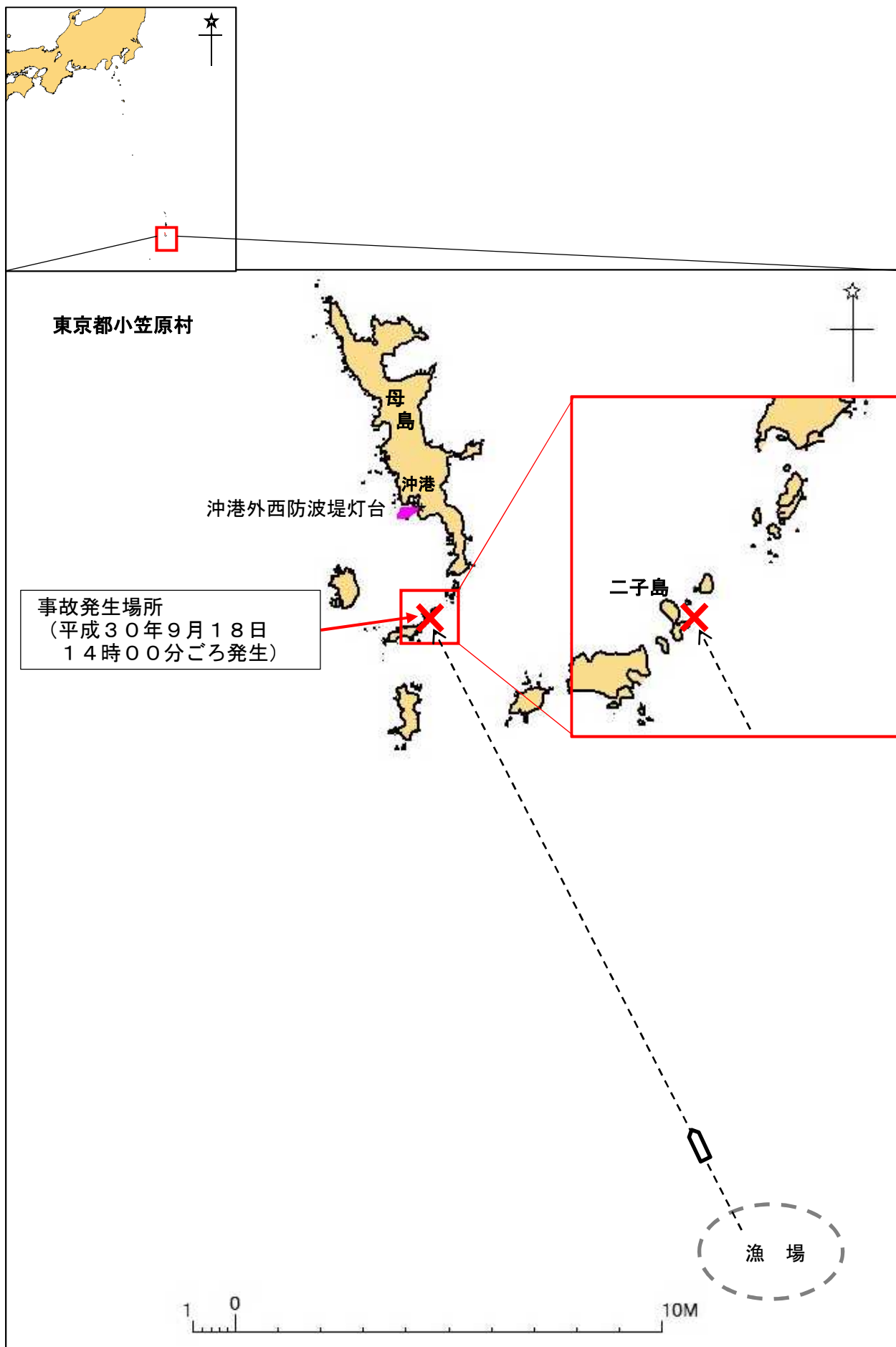


写真1 本船の乗揚状況



平成30年9月19日撮影 船長提供