

## 船舶事故調査報告書

令和元年8月7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31年4月24日 03時00分ごろ
発生場所	兵庫県新温泉町諸寄漁港北方沖 諸寄港沖防波堤灯台から真方位085°290m付近 （概位 北緯35°37.6′ 東経134°25.9′）
事故の概要	漁船順風丸は、南東進中、浅瀬に乗り揚げた。 順風丸は、船底キールの破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月26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。
<b>事実情報</b> 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 順風丸、56トン HG2-6051、有限会社順風丸 28.95m×5.57m×2.26m、FRP ディーゼル機関、669kW、平成19年7月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成2年6月13日 免状交付年月日 平成26年8月21日 免状有効期間満了日 令和元年8月20日
死傷者等	なし
損傷	船底キールに破口を伴う割損、機関室等の各機器に濡損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波向南東、波高約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか9人（日本国籍7人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、平成31年4月24日01時00分ごろ、諸寄漁港西方約20海里（M）の漁場でほたるいか漁の操業を終え、法定灯火を表示した上、船長が単独で操船を行い、諸寄漁港に向けて漁場を出発した。 船長は、約139°（GPSプロッターで諸寄漁港港口付近にカーソルを合わせた方位）に自動操舵の針路を設定し、操舵室左舷側に設置された椅子に腰を掛け、約10ノットの対地速力で航行を続けた。 船長は、連続した操業で疲労を感じていたが、諸寄漁港までは約2

	<p>時間の航程で、ふだんから2時間の航程なら1人で操船していたので居眠りすることなく帰港できると思い、操舵室に設置されていた‘設定した時間が経過したらブザーが鳴る装置’（以下「本件装置」という。）の電源を切っていた。</p> <p>船長は、02時40分ごろGPSプロッターで諸寄漁港港口まで約3Mであることを確認し、腰を掛けたままレーダー画面等で見張りをしながら航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、03時00分ごろ衝撃で目を覚まし、本船が乗り揚げたことを認め、機関を中立にするとともに、船体の状況を確認したところ、機関室に浸水を認めたので自力離礁を諦め、僚船に救助を依頼した。</p> <p>船長を含む本船の乗組員全員は、03時30分ごろ来援した僚船に移乗して救助された。</p> <p>本船は、翌日、作業船により引き揚げられ、造船所までえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（浅瀬に乗り揚げた状態）、写真2 船底キールの損傷 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、到着に2時間以上かかる漁場へ行き来するときには、甲板員に船橋当直を行わせることがあったが、漁場が近い場合には、単独で船橋当直を行っていた。</p> <p>船長は、4月22日21時00分ごろに就寝し、23日02時30分ごろ起床後、04時00分ごろ諸寄漁港を出港しており、また、操業中、椅子に腰を掛けて短時間休息していた。</p> <p>船長は、本事故当日まで4日間連続した操業を行っており、翌日に休む予定としていた。</p> <p>船長は、ふだん眠気を感じた際、コーヒーを飲んだり、顔を洗ったりしていた。</p> <p>操舵室に設置された椅子は、背もたれ、肘掛け及びブリクライニング機能が付いていた。（写真3参照）</p> <div data-bbox="571 1552 1294 1973" data-label="Image"> </div> <p>写真3 椅子（本事故当時の船長の姿勢）</p> <p>本件装置は、設定した時間内（1分～30分）にリセットボタンを</p>

	<p>押せば、タイマーがリセットされる仕組みであった。</p> <p>本船は、喫水が船首約0.5m、船尾約2.0mであった。</p>
<p><b>分析</b></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、諸寄漁港北西方沖を自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、諸寄漁港北方の浅瀬に接近していることに気付かず航行を続け、同浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、諸寄漁港まで約2時間の航程なので居眠りすることはないと思いき、連続した操業により疲労を感じていた状態で、椅子に腰を掛けて操船を続けたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥っ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、諸寄漁港北西方沖を自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、諸寄漁港北方の浅瀬に接近していることに気付かず航行を続け、同浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 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、居眠りを防止する措置を採ること。</li> <li>・ 本件装置など当直者に向けて一定の間隔で警報を発する装置が設置されている場合は、同装置を有効に活用して居眠り運航を防止すること。</li> <li>・ 連続した操業などで疲労を感じた場合は、他の乗組員に当直を交代すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

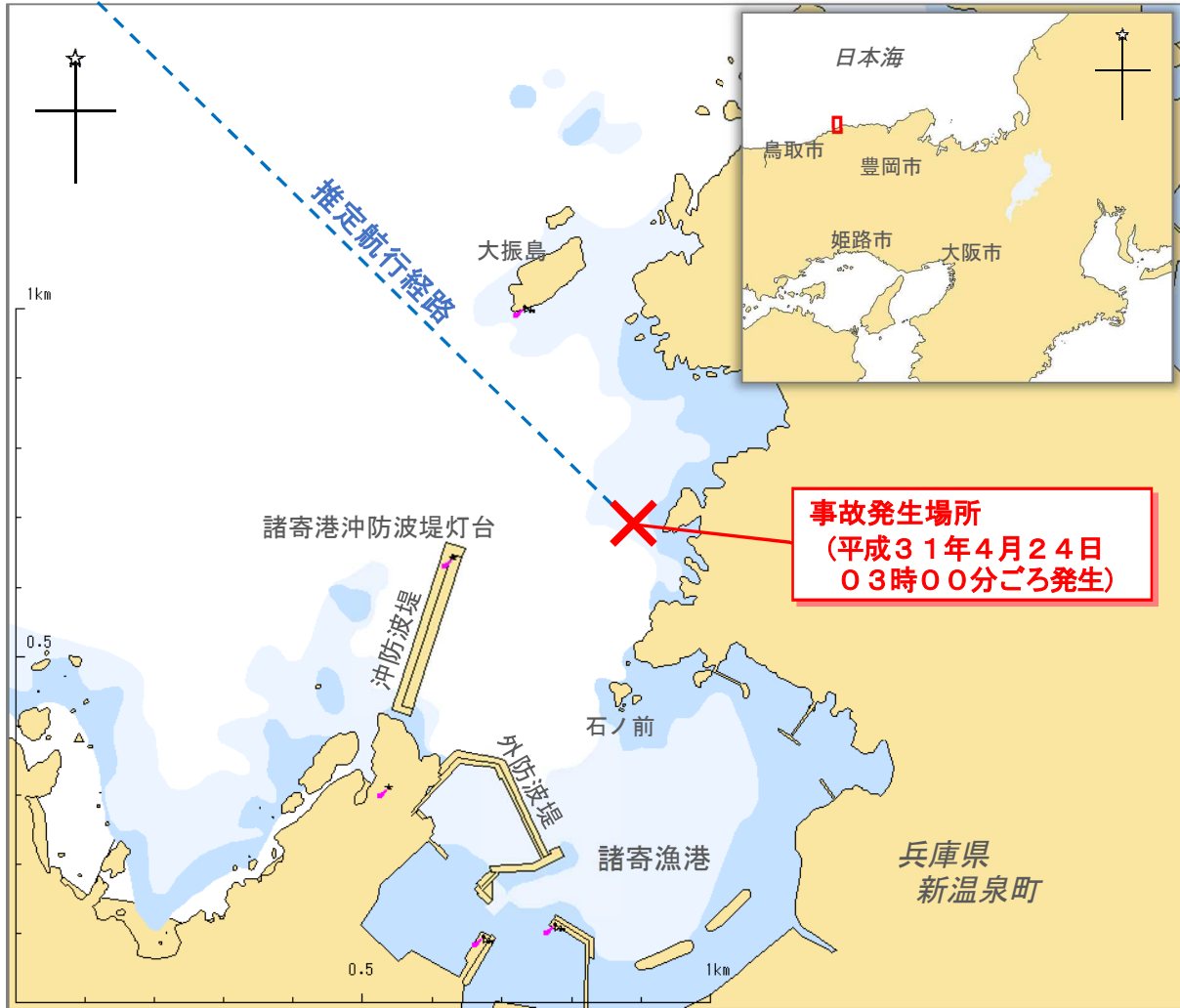


写真1 本船（浅瀬に乗り上げた状態）



写真2 船底キールの損傷

