

船舶事故調査報告書

令和元年9月4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1月16日 01時13分ごろ
発生場所	石川県輪島市ゾウゾウ鼻付近 竜ヶ埼灯台から真方位264° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯37° 24.0′ 東経136° 50.5′）
事故の概要	漁船第八十二永宝丸は、東進中、岩場に乗り揚げた。 第八十二永宝丸は、船長が負傷し、左舷外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月16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。
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 第八十二永宝丸、184トン 134424、永宝水産株式会社 41.31m×7.00m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年2月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年2月21日 免状交付年月日 平成27年3月25日 免状有効期間満了日 令和2年8月8日 技能実習生A（インドネシア共和国籍） 男性 21歳
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	左舷外板及び船底外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約13～15m/s、視界 良好 海象：波向 西北西、波高 約3.0m、潮汐 下げ潮の中央期 能登沖には、1月15日17時35分に海上強風警報（最大風速18m/s）が発表され、23時40分に海上風警報（最大風速15m/s）に切り替えられ、本事故時も継続中であつた。 輪島市には、1月15日22時35分に強風注意報（平均風速15m/s）及び波浪注意報（有義波高3.0m）が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長及び入国2年目の技能実習生A（以下技能実習生につ

いては「技能」を省略する。)ほか6人(日本国籍3人、インドネシア共和国籍の入国3年目の実習生2人、入国1年目の実習生1人)が乗り組み、平成31年1月15日04時00分ごろ、いか釣り漁を終え、石川県能登町小木港に向け、島根県隠岐諸島西方沖の漁場から帰航を開始した。

実習生Aは、15日23時00分ごろ前直の入国3年目の実習生2人と交替して単独の船橋当直につき、12Mレンジ及び16Mレンジのヘッドアップでオンセンター表示としたレーダー2台及びGPSプロッターを作動し、真方位080°の針路、約10~14ノットの対地速力で、自動操舵により航行していた。

第九管区海上保安本部運用司令センターの運用官は、本船が陸岸に接近していることに気づき、16日00時40分ごろから国際VHF無線電話で本船に注意喚起を開始し、国際VHF無線電話を聴取するようAISメッセージを送信したが応答がなかった。

実習生Aは、目視により付近に他船がないことを確認しながら当直にあたっていたところ、船首方に街明かりを認め、輪島市北岸の陸岸に接近していることに気付いた。

実習生Aは、陸岸から離れようとして左舵を取ったが、風及び波の影響で陸岸に接近し続けて不安を感じたので、船橋後方にある無線室の寝台で仮眠中の船長の体を揺すって声を掛けたものの、船長が目を覚まさないままだった。

第九管区海上保安本部運用司令センターの運用官は、01時10分ごろ本船の船舶電話へ連絡したところ、船長が、船舶電話の呼出音で目を覚まし、昇橋して受話器を取り、レーダーを見て陸岸に接近していることに気づき、左舵を取ったものの、01時13分ごろ本船が輪島市北岸の岩場に乗り揚げた。

船長は、主機を後進に操作したが、本船を離礁させることができなかったため、船舶電話で海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに救助を要請し、来援した航空自衛隊のヘリコプターで乗組員全員が救助された。

船長は乗揚の衝撃で左脇腹に打撲を負った。

(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋)、写真1 本船参照)

その他の事項

(1) 当直体制

帰航開始から本事故までの船橋当直者は、次のとおりであった。

時間帯	当直者
1月15日 04時~08時	船長
08時~11時	実習生A

	(船長は08時降橋、朝食後、仮眠)
11時～	船長 (15時～16時30分船長以外は漁獲物の箱詰め作業)
17時～20時	甲板長・入国1年目の実習生1人
20時～23時	入国3年目の実習生2人 (船長は22時降橋、仮眠)
23時～本事故時	実習生A

本船の乗組員のうち、甲板部航海当直部員の資格認定を受けていたのは甲板長のみであり、船橋当直には、船長又は甲板長が入る必要があったが、船長は、甲板部航海当直部員の資格認定を受けていない実習生のみで船橋当直を行ってはならないことを知らなかった。

船長は、08時から11時まで実習生Aだけで船橋当直を行わせていたが、何かあれば仮眠を取っている自分を起こすよう指示していたので大丈夫だと思っていた。

船長は、船橋当直を3時間ごとに交替することとしていたが、漁獲物の箱詰め作業後に日本人の甲板長及び入国1年目の実習生1人が当直に入った時刻を覚えておらず、22時から仮眠を取る際、自身が仮眠から起きる時は、経験豊富な入国3年目の実習生2人が当直していると思い、安心していた。

船長は、ふだんから就寝して1時間30分～2時間で自然に目が覚めるので、1月15日23時30分～16日00時ごろに起きて輪島港西方沖で船橋当直に入るつもりであった。

船長は、本事故当時、操業による疲れを感じており、また、目覚まし時計は故障していたので使用していなかった。

(2) 実習生Aの経歴及び経験

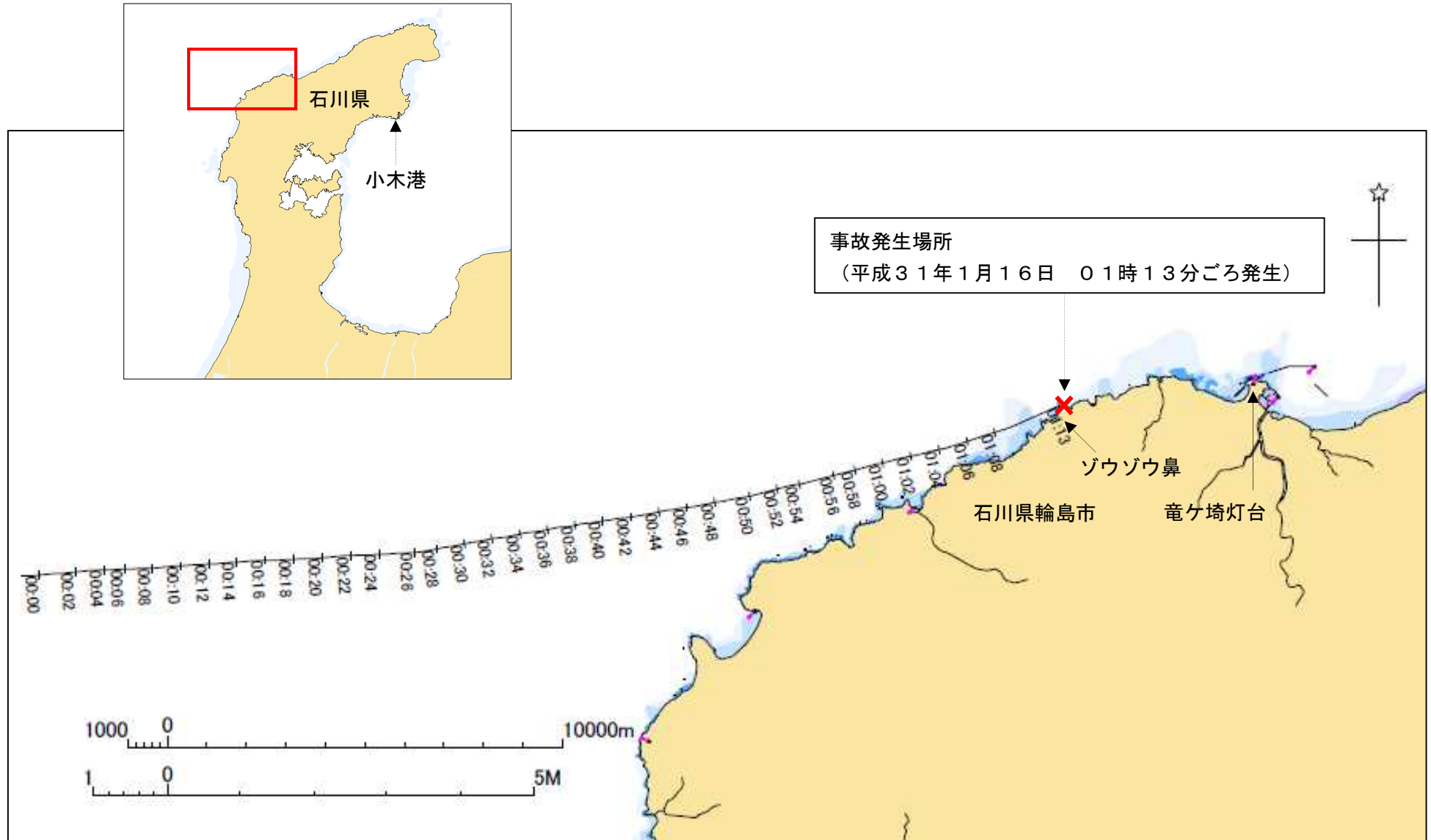
実習生Aは、インドネシア共和国の水産学校で約3年間漁業を学び、在学中に約5か月間まぐろ漁船及び底びき網漁船に乗船した。

実習生Aは、インドネシア共和国で約3か月間の日本語教育を受け、平成29年4月13日に実習生として入国し、監理団体である所属漁業協同組合で1か月間、日本語、日本における生活習慣及び漁船漁業等についての講習を受け、5月26日から本船に乗船した。

実習生Aは、本船では漁獲物の選別や漁具の整備を担当していたので、航海計器の操作には習熟しておらず、単独での夜間当直は本事故時が初めてであった。雇用契約書に添付された雇用条件書によれば、従事すべき業務の内容は漁船漁業（いか釣り漁業）であり、技能実習実施計画書によれば、技能実習科目は漁労機械

	<p>の操作、漁獲物の処理、保護具の着用、水揚げ等であり、船橋当直や船橋当直補助は含まれていなかった。</p> <p>実習生Aは、船長との意思疎通は日本語で行い、言われたことの7割程度を理解し、自身が伝えたいことの5割程度を伝えることができ、身振り手振りで補足していた。他の実習生との意思疎通は良好であった。</p> <p>所属漁業協同組合における同種事故事例はなかった。</p> <p>所属漁業協同組合は、実習生の安全作業のため、日本語及びインドネシア語を併記した教材を作成し、外部講師を招いて過去の実習生の事故事例を教習したほか、救命胴衣の着用練習及び救命胴衣を着用しての飛び込み訓練を実施していた。</p> <p>(3) 本船の状況</p> <p>レーダー及びGPSプロッターの接近警報（設定した距離の環内に陸岸や他船が接近したときに警報音を発する機能）は作動させていなかった。また、GPSプロッターには予定針路線は入力されておらず、海図には予定針路線は記入されていなかった。</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、海上風警報、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が仮眠を取り、無資格で経験が浅い入国2年目の実習生1人による船橋当直が行われたことから、操船不能状態となり、岩場に乗れ上がったものと推定される。</p> <p>船長は、22時から仮眠を取る際、自身が仮眠から起きる時は、経験豊富な入国3年目の実習生2人が当直していると思い、安心していただけると推定される。</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実習生のみで船橋当直を行ってはならないことを知らなかったものと推定される。</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実習生だけで船橋当直を行わせてはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、海上風警報、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が仮眠を取り、無資格で経験が浅い実習生1人による船橋当直が行われたため、操船不能状態となり、岩場に乗れ上がったものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、有資格者による当直体制をとること。 ・ 航海計器の接近警報を作動させておくことが望ましい。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
00:44:54	37-22-34.9	136-43-46.6	085.0	077	7.9
00:45:24	37-22-35.8	136-43-53.8	073.6	073	11.1
00:45:54	37-22-36.7	136-44-00.9	080.6	075	11.7
00:46:24	37-22-37.4	136-44-08.5	071.3	082	11.0
00:46:53	37-22-38.4	136-44-15.5	075.1	072	13.0
00:47:25	37-22-39.7	136-44-23.0	068.1	075	9.5
00:48:23	37-22-41.8	136-44-36.9	085.1	080	10.8
00:48:53	37-22-42.7	136-44-44.0	083.5	077	10.5
00:49:23	37-22-43.6	136-44-51.1	074.0	077	11.5
00:49:53	37-22-44.6	136-44-58.5	071.3	080	11.8
00:50:54	37-22-47.0	136-45-12.9	078.9	075	11.5
00:51:53	37-22-49.8	136-45-27.0	079.0	068	11.7
00:52:53	37-22-52.8	136-45-41.3	085.0	076	12.2
00:53:55	37-22-55.5	136-45-56.8	073.9	073	16.4
00:54:24	37-22-56.6	136-46-03.9	079.1	076	13.7
00:54:53	37-22-57.7	136-46-10.4	079.0	071	12.0
00:55:25	37-22-59.4	136-46-18.4	074.7	071	14.4
00:56:53	37-23-03.9	136-46-39.6	069.8	069	11.3
00:57:54	37-23-06.9	136-46-53.9	062.5	071	9.5
00:58:24	37-23-08.3	136-47-01.1	066.9	067	10.6
00:58:54	37-23-10.1	136-47-08.3	061.5	069	9.5
00:59:53	37-23-12.8	136-47-21.9	082.4	071	12.3
01:00:25	37-23-14.3	136-47-29.5	069.2	075	10.6
01:00:53	37-23-15.6	136-47-36.6	073.2	076	12.2
01:01:23	37-23-16.9	136-47-43.9	077.2	070	11.7
01:01:53	37-23-18.4	136-47-51.2	085.2	072	13.3
01:02:25	37-23-19.7	136-47-58.9	078.0	081	10.4
01:03:23	37-23-22.2	136-48-12.6	068.5	068	13.3
01:03:53	37-23-23.7	136-48-20.2	072.1	073	12.0
01:04:23	37-23-24.9	136-48-27.7	081.7	071	13.1
01:04:55	37-23-26.3	136-48-35.1	074.9	072	12.3
01:06:26	37-23-32.0	136-48-57.1	067.7	071	13.0
01:07:23	37-23-35.5	136-49-10.8	077.6	066	14.1
01:08:23	37-23-39.4	136-49-25.3	072.4	071	11.8
01:09:23	37-23-42.8	136-49-39.3	072.0	074	10.5
01:13:53	37-24-01.0	136-50-31.6	282.4	325	0.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船

