

# 船舶事故調査報告書

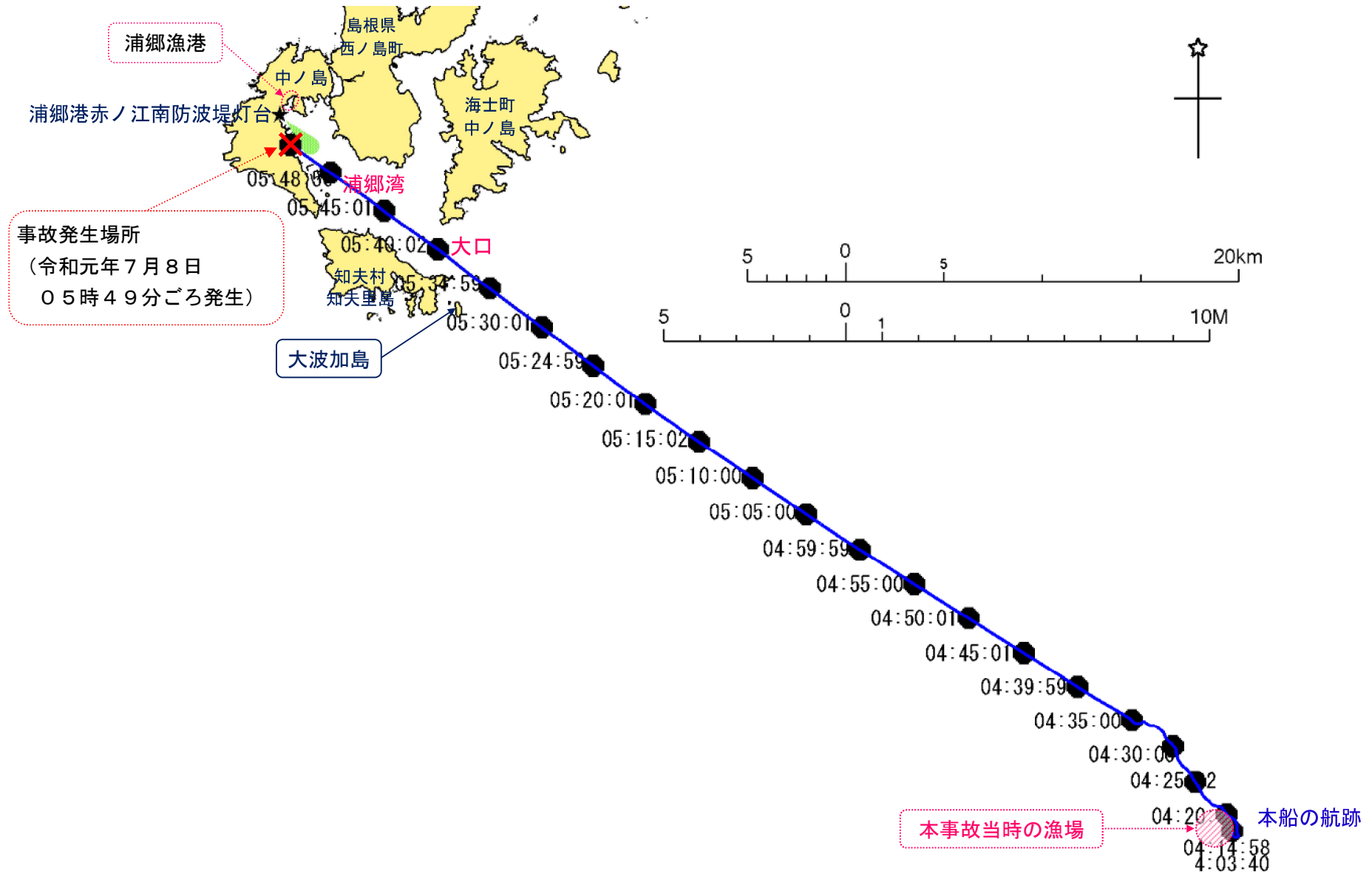
令和2年2月5日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
委 員 佐藤 雄 二（部会長）  
委 員 田 村 兼 吉  
委 員 岡 本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年7月8日 05時49分ごろ
発生場所	島根県西ノ島町浦郷漁港南方沖 浦郷港赤ノ江南防波堤灯台から真方位163° 1,550m付近 (概位 北緯36°04.3′ 東経132°59.0′)
事故の概要	漁船第六十七浦郷丸は、北西進中、岩場に乗り揚げた。 第六十七浦郷丸は、船底部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月9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 第六十七浦郷丸、19トン SN2-2895（漁船登録番号）、浦郷水産株式会社（A社） 26.50m×4.70m×2.02m、FRP ディーゼル機関、809kW、平成26年3月31日 第292-50677号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 73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55年6月2日 免許証交付日 平成30年2月19日 (令和4年3月19日まで有効) 甲板員 男性 29歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口、船底外板及び右舷舷縁に擦過傷、プロペラ翼、プロペラ軸及びシューピースに曲損、ネットセンサーに脱落
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約19cm（浦郷） 日出時刻：04時58分ごろ
事故の経過	本船は、巻き網漁に従事する巻き網船団の灯船で、船長及び甲板員が乗り組み、令和元年7月7日19時30分ごろ浦郷漁港を出港し、島根県知夫村大波加島南東方沖の漁場で本船を含む5隻で船団を組み、21時00分ごろ巻き網漁を開始し、8日04時00分ごろ操業

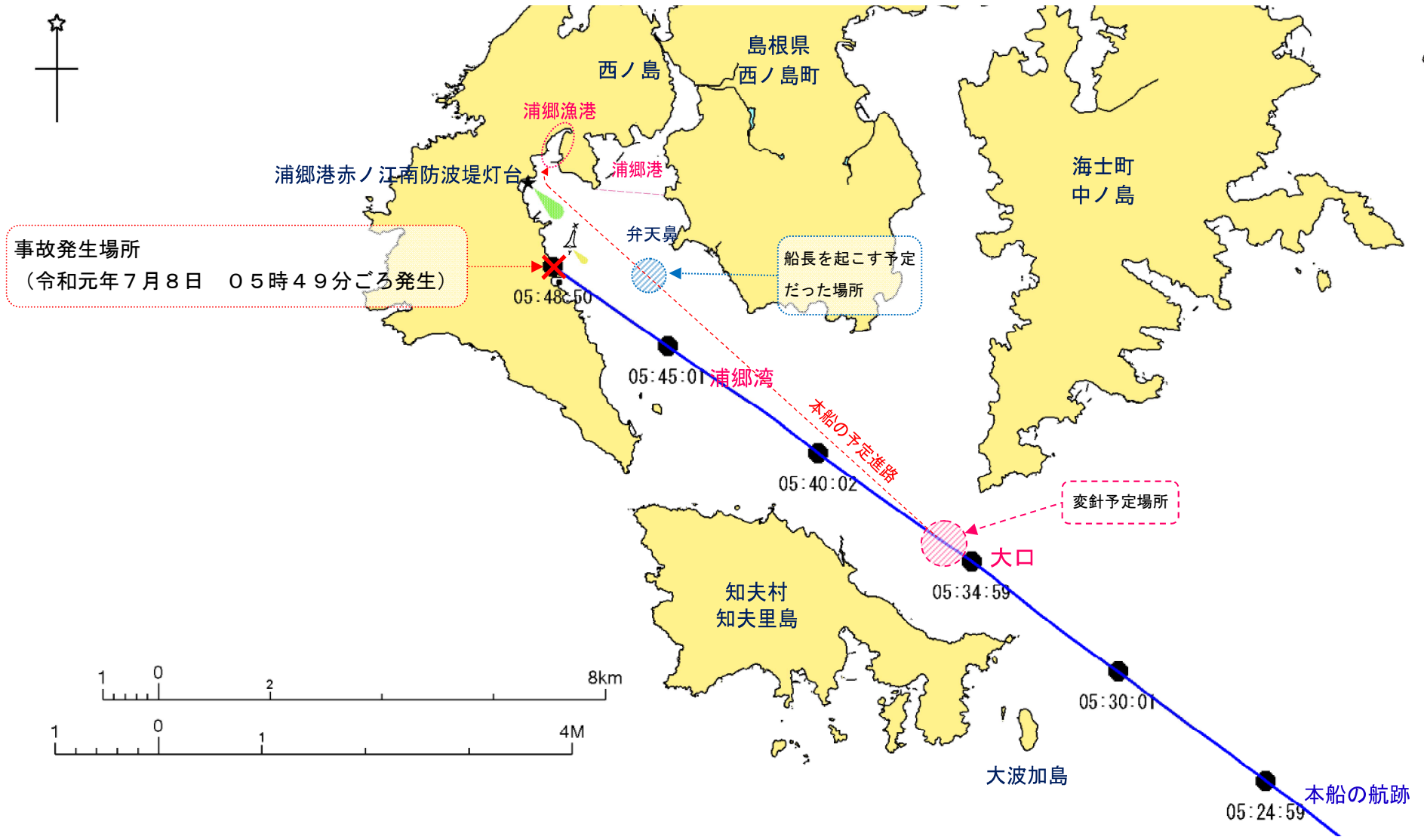
	<p>を終えた。</p> <p>本船は、船長が、操舵室で操船に当たり、他の巻き網漁の船団を避けながら漁場から北西方に移動した後、04時35分ごろ変針予定場所である‘島根県海士町中ノ島南端と知夫村知夫里島東端との間の水道’（以下「大口」という。）の中央付近に向け、約21～22ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北西進を開始した。</p> <p>本船は、北西進を開始して間もなく、船長が、甲板員と操船を交替して操舵室後部のベッドで仮眠し、甲板員が、操縦席に腰を掛けた姿勢で単独の操船に当たり、大口中央付近に向けて航行を続けた。</p> <p>本船は、甲板員が、05時30分ごろ大波加島北東方沖約0.9海里（M）を北西進して通過し、大口に至り、自動操舵で浦郷漁港南方沖に向かう進路で航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥り、浦郷湾内を北西進し続け、同漁港南方沖の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長及び甲板員は、衝撃で目が覚め、甲板員がスロットル及びクラッチレバーを操作して主機を中立運転の状態とした。</p> <p>船長は、主機を停止させて船首の係留索を陸上の木に結ぶよう甲板員に指示し、A社の職員及び僚船の船長に携帯電話で本事故の発生を連絡した後、118番通報した。</p> <p>本船は、クレーン台船で引き出されて同台船に載せられ、17時40分ごろ西ノ島町浦郷港内で上架された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付図2 航行経路図（拡大）、付表1 本船のGPS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故時、船首約1.1m、船尾約2.6mの喫水であった。</p> <p>船長は、ふだん、甲板員に対して眠気や疲れを感じたときは起こすよう指示しており、また、本事故当日は浦郷湾の弁天鼻南東方沖で起こすよう指示していた。</p> <p>甲板員は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であり、また、本事故当時、操業中に船長と交代で休憩をとっていたので、睡眠不足や疲労を感じていなかった。</p> <p>甲板員は、本船が大口に至ったころ、目視及びレーダー2台（1.5M及び3.0Mレンジ、ヘッドアップ表示）で周囲の状況を確認して航行に支障となる他船等がおらず安堵し、また、船体の動揺がない状況で、操縦席に腰を掛けた楽な姿勢で自動操舵による操船を続けたので、居眠りに陥ったのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、大口を北西進中、単独で操船していた甲板員が居眠りに陥り、自動操舵で浦郷漁港南方沖の岩場に向けて航行を続けたことから、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、大波加島北東方沖で周囲の状況を確認した際、本船の航行に支障となる他船等がおらず安堵したこと、また、船体の動揺がない状況で、操縦席に腰を掛けた楽な姿勢で自動操舵による操船を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大口を北西進中、単独で操船していた甲板員が居眠りに陥り、自動操舵で浦郷漁港南方沖の岩場に向けて航行を続けたため、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、次の再発防止策を採ることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭い水域の約3M手前から2人で見張りに当たる。</li> <li>・ A社が運航する船舶に航海船橋当直警報装置の導入を検討する。</li> </ul> <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>・ 操船者は、操船中に眠気を感じた場合、手動操舵に切り換えて立って操船したり、同じ姿勢を続けないなど、居眠り運航の防止措置を採ること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図 (拡大)



付表 1 本船のGPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※	
	北緯 (° -' -" )	東経 (° -' -" )
4:03:40	35-45-45.6	133-30-30.8
4:14:58	35-45-46.0	133-30-30.7
4:20:00	35-46-46.9	133-29-29.6
4:25:02	35-47-47.9	133-28-28.8
4:30:00	35-48-48.6	133-27-27.4
4:35:00	35-49-49.5	133-25-25.6
4:39:59	35-50-50.4	133-23-23.8
4:45:01	35-51-51.4	133-21-21.9
4:50:01	35-52-52.3	133-20-20.1
4:55:00	35-53-53.2	133-18-18.3
4:59:59	35-54-54.2	133-16-16.5
5:05:00	35-55-55.2	133-14-14.6
5:10:00	35-56-56.2	133-12-12.8
5:15:02	35-57-57.2	133-10-11.0
5:20:01	35-58-58.3	133-09-09.3
5:24:59	35-59-59.3	133-07-07.5
5:30:01	36-00-00.4	133-05-05.8
5:34:59	36-01-01.4	133-04-04.0
5:34:59	36-01-01.4	133-04-04.0
5:40:02	36-02-02.5	133-02-02.2
5:45:01	36-03-03.5	133-00-00.4
5:48:50	36-04-04.3	132-59-59.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。