

船舶事故調査報告書

令和2年1月29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18日 01時00分ごろ
発生場所	鹿児島県枕崎市松崎ヶ鼻 枕崎港東防波堤灯台から真方位243° 1,040m付近 (概位 北緯31° 15.3′ 東経130° 16.9′)
事故の概要	漁船幸福丸は、北西進中、海岸に乗り揚げた。 幸福丸は、船底キールの破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月7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 幸福丸、14トン KO2-5511（漁船登録番号）、個人所有 16.31m (Lr) × 3.90m × 1.56m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、昭和54年1月 第282-15909号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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 平成6年10月11日 免許証交付日 平成26年9月16日 (令和元年10月10日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底キールに破口を伴う擦過傷、機関室の各設備に濡損、プロペラ翼に曲損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約5.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 126cm（枕崎） 潮流（鹿児島湾湾口） 17日 21時45分 南南西流最強 0.3ノット（kn） 18日 01時11分 転流
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和元年7月16日14時00分ごろ鹿児島県薩摩川内市甑島列島南方沖の漁場に向けて高知県土佐市宇佐漁港を出港した。 本船は、17日21時00分ごろ鹿児島県南大隅町佐多岬東方沖で

	<p>船長が甲板員と当直を交替し、6海里（M）レンジとしたレーダーを作動させ、GPSプロッターで同岬南方約1M沖を目的地として設定し、自動操舵装置で航法モード（設定した目的地に向けて針路の補正を行う機能）として、約7knの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、22時00分ごろ佐多岬南方沖を通過し、自動操舵装置を航法モードから遠隔操舵（操縦用リモコンを使用して操船）に切り替え、右転して船首を甑島列島南方沖の漁場に向けたところ、左舷船首方に反航船を認め、反航船と左舷を対して通過したら次の目的地を同漁場に設定するつもりで、操縦用リモコンを使用して北西進していた。</p> <p>船長は、操舵室の船尾側にある出入口の引き戸に背をもたれて床に座った姿勢で船橋当直を続け、反航船が左舷方を通過した後、前方に他の船舶が見えなくなり、いつしか居眠りに陥り、松崎ヶ鼻に向かう針路となっていることに気付かず、18日01時00分ごろ衝撃で目が覚めた。</p> <p>船長は、周囲を見て海岸に乗り揚げたことを認め、離礁しようと主機を後進にしたところ、プロペラから異音がしたので、主機を停止した。</p> <p>船長は、損傷状況を確認したところ機関室に浸水を認め、船尾から錨を投入し、船体が安定した状態であったので夜が明けるまで待った後、来援した消防署の職員が本船からロープを取って船固めを行い、甲板員と共に、船首部に掛けられた梯子を降りて上陸した。</p> <p>本船は、来援した地元の漁業協同組合所属の漁船に引き出され、鹿児島県枕崎市枕崎漁港にえい航された後、船体を陸揚げされ、廃船処理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 船底部の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.4mであった。</p> <p>船長は、宇佐漁港を出港から鹿児島県肝付町内之浦湾沖で甲板員に当直を交替するまで約28時間の当直を行い、約3時間睡眠をとった後、佐多岬東方沖から再度当直を行った。</p> <p>船長は、操縦用リモコンの舵を中央にした状態で居眠りに陥ったと思った。</p> <p>船長は、眠気を感じていなかったが、反航船が通過した後、前方に他の船舶を認めず、安堵感によって気が緩み、居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、冷たいコーヒーを飲んで眠気を覚ましていた。</p> <p>船長は、本事故後、再起動したGPSプロッターを確認したところ、画面上に甑島列島南方沖の漁場を目的地に設定した状態であった。</p>

	<p>船長は、反航船が通過した後に航跡が右方に偏位していたので、目的地を設定したことを覚えていないものの、目的地を設定した後に自動操舵装置の切り替えスイッチを遠隔操舵から航法モードに切り替えないまま航行し、乗り揚げたと思った。</p> <p>船長は、佐多岬沖を航行中、レーダーの接近警報が他船及び陸岸により頻繁に作動するので同警報のスイッチを切っていた。</p> <p>甲板員は、小型船舶操縦免許証を保持しており、17日18時00分から21時00分までの間単独で当直を行った後、本事故当時、後部の船室で寝ていた。</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、佐多岬西方沖を北西進中、船長が居眠りに陥り、松崎ヶ鼻に向けて航行を続けたことから、同鼻の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、宇佐漁港を出港してから約28時間連続で船橋当直を行い、約3時間睡眠を取ったのち、再度当直を行っていたこと、反航船が通過した後、前方に他の船舶がいなかったので安堵していたこと及び操舵室の床に座って引き戸に背をもたれた姿勢で当直を続けていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、反航船が通過した後に航跡が右方に偏位しており、佐多岬南方沖を通過してから乗揚げまでの間、潮流が弱い南南西流であることから、操縦用リモコンの舵を僅か右方にとっていた可能性があると考えられるが、船長が覚えておらず、操舵の状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、佐多岬西方沖を北西進中、船長が居眠りに陥り、松崎ヶ鼻に向けて航行を続けたため、同鼻の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・航行中、背をもたれた姿勢で操船を行う場合は、時々、身体を動かすなど、居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・船長は、長時間の船橋当直を避け、小型船舶操縦免許証を保持する乗組員がいる場合には当直を交替して睡眠をとること。 ・船長は、船舶事故等が発生した場合は速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

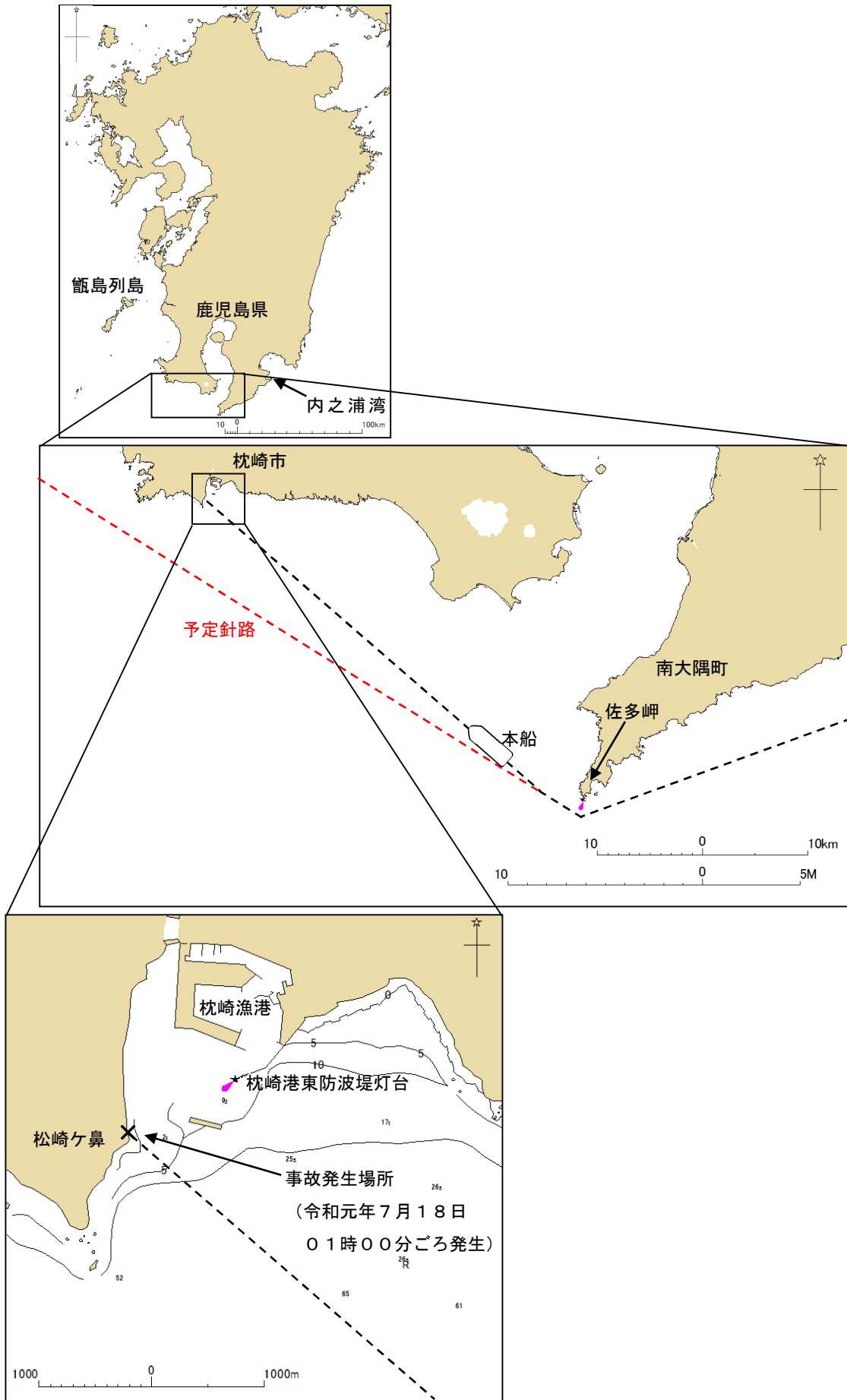


写真1 本船



写真2 船底部の損傷状況

