

船舶事故調査報告書

令和2年12月9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12月8日 00時42分ごろ
発生場所	大分県佐伯市大島南東方沖 <small>かじよせ</small> 梶寄港北防波堤灯台から真方位030° 1,450m付近 （概位 北緯32°57.5′ 東経132°04.5′）
事故の概要	漁船 <small>てんじん</small> 天神丸は、北西進中、浅所に乗り揚げた。 天神丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月9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 天神丸、4.8トン OT3-8848（漁船登録番号）、個人所有 11.66m (Lr) × 3.40m × 1.06m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和62年1月5日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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21年12月14日 免許証交付日 令和元年7月24日 （令和6年12月13日まで有効）
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 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、底引き網漁を行う目的で、令和元年12月7日16時00分ごろ佐伯市松浦漁港を出港し、豊後水道の漁場で操業を行い、23時00分ごろ風浪が強くなったので帰港することとして揚網を始め、23時30分ごろ帰途についた。 本船は、船長が、操舵室の窓を少し開け、背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、目視及びGPSプロッターの画面で見張りを行いながら、周囲に船舶がないことを確認した後、自動操舵で大島南東方沖に向けて、約6ノットの対地速力で北西進した。

	<p>船長は、元ノ間海峡での変針予定地点が近く、同地点からはいつも立って操船するので、そろそろ立つころだと考えており同地点までは眠ることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定地点を過ぎて航行を続け、8日00時42分ごろ船長が目覚めると同時に大島南東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を後進に掛けて浅所から本船を離礁しようとしたところ、船底の破口から浸水し始めたので、携帯電話で110番通報して救助を求め、海上保安庁への連絡を依頼した。</p> <p>船長は、本船の浸水が進み、転覆して南方（佐伯市梶寄）に流され始め、本船の船底に掴まって救助を待っていたが、本船が次第に沈み始めたので、救命胴衣を着用のうえ本船から脱出し、自力で佐伯市梶寄の岸に泳ぎ着いた。</p> <p>船長は、近くの民家から海上保安庁へ連絡し、同庁から依頼を受けた救急車に乗ったものの、首に痛みがあっただけでケガをしていなかったのものでそのまま帰宅した。</p> <p>本船は、11日サルベージ会社のクレーン船に引き揚げられ、廃船処理とされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 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1.6mであった。</p> <p>船長は、豊後水道の漁場に向かう際は、いつも元ノ間海峡を航行しており、慣れた海域であった。</p> <p>船長は、操業時以外にも、家事を行い、睡眠時間を確保するようにしていたものの、頭痛で長時間寝ることができず、1日の平均睡眠時間が約3時間で、本事故当時、睡眠不足の状態であつたことを自覚していたものの、年末のかき入れ時なので、少しでも漁に出ようと思った。</p> <p>船長は、疲れが溜まっていたことと、慣れた海域で周囲に他船がいなかったため、気が緩み居眠りしてしまった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>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、梶寄北東方沖を自動操舵で北西進中、船長が居眠りに陥り、変針予定地点を過ぎて浅所に向かう針路で航行を続けたことから、大島南東方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、疲れ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、変針予定地点が近く、同地点からはいつも立って操船するので、そろそろ立つころだと考えており同地点までは眠ることはないと思い、また、慣れた海域で周囲に他船がおらず、気が緩んで、自動操舵のまま背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢を続けたことか</p>

	ら、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、梶寄北東方沖を自動操舵で北西進中、船長が居眠りに陥り、変針予定地点を過ぎて浅所に向かう針路で航行を続けたため、大島南東方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	<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、睡眠不足、疲れが蓄積した状態等で、自動操舵として椅子に腰を掛けた姿勢で航海当直を行う場合、居眠りに陥りやすいので、時々、立ち上がったたり、外気に当たるなどして居眠り運航を防止する措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

