

船舶事故調査報告書

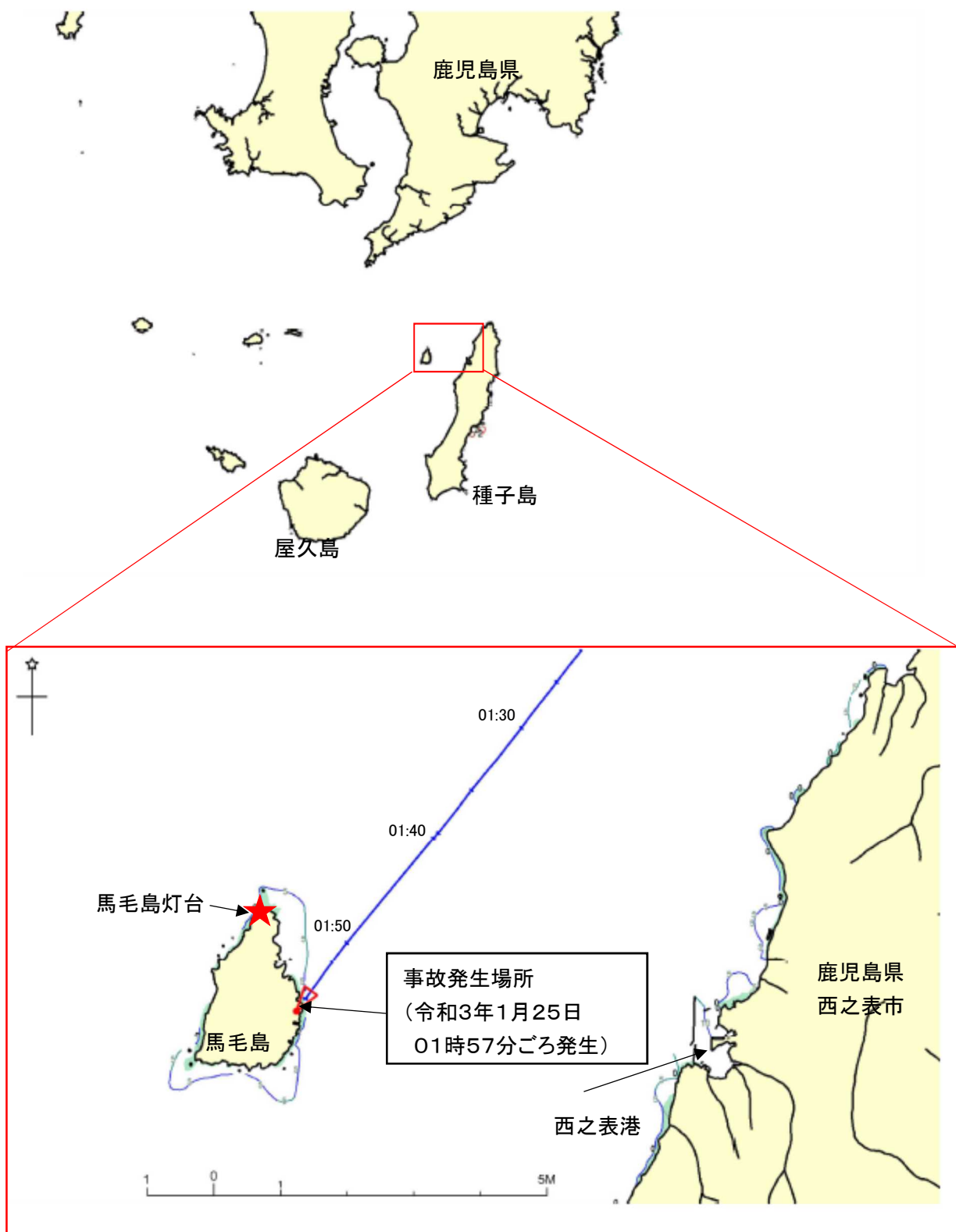
令和3年9月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年1月25日 01時57分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市馬毛島 馬毛島灯台から真方位158° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯30° 44.6′ 東経130° 52.1′）
事故の概要	漁船第十八昭幸丸は、南南西進中、浅瀬に乗り揚げた。 第十八昭幸丸は、甲板員が負傷し、船底部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年1月27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 第十八昭幸丸、323トン 129038、昭幸水産有限会社（A社） 57.20m×8.70m×4.20m、鋼 ディーゼル機関、736kW、昭和62年9月
乗組員等に関する情報	船長 44歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年1月11日 免状交付年月日 令和元年12月18日 免状有効期間満了日 令和7年1月10日 甲板員 48歳 海技免状なし
死傷者等	軽傷 1人（甲板員）
損傷	船底部外板に破口及びビルジキールに破断（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 6、視界 良好 海象：波高 約3m、潮汐 低潮時、潮高 約10cm（西之表、ほぼ低潮時）
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか3人が乗り組み、積荷（養殖魚の餌）の目的で、令和3年1月24日11時50分ごろ鹿児島県奄美市名瀬港に向け、空船の状態を高知県宿毛市宿毛港を出港した。 本船は、レーダーのレンジを3Mでノースアップとし、針路を210°、速力約11ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）として、鹿児島県種子島北方沖を自動操舵で航行し、23時55分ごろに船橋当直

	<p>を航海士から甲板員に交替した。</p> <p>甲板員は、船橋の左舷側で椅子に座って見張りをを行い、また、GPSプロッターに表示された予定針路線から外れないように針路を調整しながら自動操舵で南南西進中、約1時間経過したころから眠気を感じて、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、甲板員が居眠りしたまま、予定の変針点を過ぎて同じ速力のまま航行し、25日01時57分ごろ馬毛島の浅所に乗り揚げ、左舷側に傾いた状態で止まった。</p> <p>甲板員は、衝撃で頭部を打ち付けて目が覚め、主機を中立運転とし、船室に居た船長が、衝撃を感じて昇橋し、GPSプロッターの画面を確認し、本船が浅所に乗り揚げたと認めた。</p> <p>船長は、後進を何度かかけたが本船が離脱できず、自力での離脱は困難であると判断し、A社に連絡したのち海上保安庁に本事故発生の通報を行い、救助の要請を行った。</p> <p>船長は、機関長と機関室の浸水の有無を調査し、浸水のないことを確認した後、主機を停止し、乗組員全員に救命胴衣の着用を指示して操舵室で救助を待った。</p> <p>巡視船は、03時40分ごろ来援したものの、荒天により本船に接近できず、監視を続けた。</p> <p>本船の乗組員は、04時50分ごろ来援した海上保安庁のヘリコプターにより救助され、種子島空港に移送された後、負傷していた甲板員1名が救急車で西之表市内の病院に搬送され、頭部切創と診断された。</p> <p>本船は、A社が手配したタグボートにより後日引き出され、西之表市西之表港にえい航され、損傷箇所を調査された結果、複数の破口、ビルジキールの破断等が確認された。</p> <p>本船は、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に回航後解体された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船、写真2 本船損傷状況(ビルジキール)、写真3 本船損傷状況(船底部破口) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員は、令和元年10月に本船に乗り組み、本事故発生時まで今回の航路を航行したことがなかったが、GPSプロッター通りに航行すれば良いと思い、不安は感じなかった。</p> <p>本船は、宿毛港に1月23日11時00分ごろ入港し、24日11時50分の出港まで乗組員は休養を取っていた。</p> <p>甲板員は、本船が宿毛港入港後、自宅に帰って休養して約9時間睡眠をとり、出航前に帰船していた。</p> <p>甲板員は、今までも0時から3時まで立直したことがあったが、眠気を感じたことはなかった。</p> <p>甲板員は、宿毛港出航後の航海中、18時00分ごろに就寝して2</p>

	<p>3時50分ごろに起床しており、立直時には身体的な疲れや睡眠不足を感じていなかった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が装備されており、船橋内船尾側部壁上部に本体に組み込んだ動作感知センサーが取り付けられていたものの、船長が取扱要領について熟知しておらず、本事故時には非作動状態となっており、本事故の前に警報は作動しなかった。</p> <p>船長は、以前より航海当直中に居眠りをした乗組員はいなかったもので、出航前に乗組員に対し居眠り等に対する注意は行わなかった。</p> <p>A社は、本船に船橋航海当直警報装置を装備した際、船長に同装置の取扱いの説明等を実施していなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約4.5mであった。</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、種子島北方沖を自動操舵で南南西進中、単独で操船中の甲板員が、椅子に腰掛けた状態で操船を行っていた際、居眠りに陥り、予定の変針点を過ぎて馬毛島に向けて航行を続けたことから、馬毛島の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋航海当直警報装置の取扱要領を熟知していなかったことから、同装置が非作動の状態となっていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、種子島北方沖を自動操舵で南南西進中、単独で操船中の甲板員が、椅子に腰掛けた状態で操船を行っていた際、居眠りに陥り、予定の変針点を過ぎて馬毛島に向けて航行を続けたため、馬毛島の浅瀬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"> ・航海当直に当たる者は、航海中に眠気を感じた時は、少しの眠気でも、椅子等から立ち上がったたり、コーヒーを飲むなど、居眠りを防止する措置を採り、眠気が取れないときは他の乗組員と当直を交代すること。 ・船長は、船橋航海当直警報装置の取扱いに習熟し、出航前に必ず作動させること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")		
16:29:03	030-48-49.0	130-56-02.6	216	12.7
16:29:32	030-48-44.4	130-55-58.7	216.4	12.2
16:30:01	030-48-39.7	130-55-54.8	218.6	12.2
16:32:02	030-48-21.1	130-55-37.7	223.2	12.8
16:32:33	030-48-16.2	130-55-33.4	219.5	13.6
16:33:02	030-48-11.7	130-55-29.2	217.7	12.6
16:33:32	030-48-07.1	130-55-24.7	217.2	12.2
16:34:03	030-48-02.2	130-55-19.8	217.6	11.7
16:36:02	030-47-43.8	130-55-02.2	217.2	13.2
16:36:32	030-47-39.0	130-54-57.9	218.9	12.6
16:37:03	030-47-33.9	130-54-53.4	213.6	13.6
16:37:31	030-47-29.2	130-54-49.6	215.7	11.6
16:38:05	030-47-23.9	130-54-44.8	220.7	11.9
16:38:31	030-47-19.7	130-54-40.9	217.6	12.4
16:39:01	030-47-14.9	130-54-36.4	214.7	12.6
16:39:32	030-47-09.9	130-54-31.8	223.4	13.2
16:40:02	030-47-05.1	130-54-27.2	221.6	13
16:40:32	030-47-00.2	130-54-22.2	219.1	12.6
16:50:33	030-45-25.5	130-52-51.0	217.7	12.9
16:51:02	030-45-20.8	130-52-46.9	216	11.8
16:53:02	030-45-01.7	130-52-29.9	215.1	12.8
16:53:33	030-44-56.6	130-52-25.8	213.1	10.6
16:54:02	030-44-51.6	130-52-21.8	213.1	11.3
16:57:33	030-44-35.4	130-52-07.8	166.4	0.9
16:58:02	030-44-35.4	130-52-07.7	217.6	0.4

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置（船首より44.2m）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



写真2 本船損傷状況（ビルジキール）



写真3 本船損傷状況（船底部破口）

