

船舶事故調査報告書

令和3年1月27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2年5月14日 01時48分ごろ
発生場所	鹿児島県三島村竹島西岸沖の浅瀬 薩摩硫黄島灯台から真方位075° 6.5海里（M）付近 （概位 北緯30°48.7′ 東経130°23.8′）
事故の概要	漁船第二十二豊徳丸は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。 第二十二豊徳丸は、船首船底の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年5月15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 第二十二豊徳丸、19トン KG2-1320（漁船登録番号）、うえむら漁業生産組合 20.84m（Lr）×3.99m×1.85m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成6年4月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年9月10日 免許証交付日 平成30年11月22日 （令和4年9月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、5隻で構成する中型まき網船団の灯船兼探索船で、船長ほか甲板員1人が乗り組み、令和2年5月13日16時00分ごろ僚船と共に鹿児島県枕崎市枕崎港を出港し、19時00分ごろ三島村のデン島（通称「湯瀬」）付近の漁場に到着して魚群の探索を始め、21時00分ごろ薩摩硫黄島灯台南西方沖10M付近で1回目の操業を始めた。 船長は、23時00分ごろ1回目の操業が終わったので再び魚群探索を始め、三島村の硫黄島南方沖から東方沖まで探索を続けたが魚群

	<p>の反応がなく、14日01時33分ごろ薩摩硫黄島灯台東方沖4M付近で、竹島西方沖1M付近まで探索することとして東進を始めた。</p> <p>船長は、操舵室の椅子に腰を掛けた姿勢で操船につき、自動操舵とし、ソナー、魚群探知機、GPSプロッター及びレーダーの画面を見ながら約10ノットの対地速力で魚群の探索に当たった。</p> <p>本船は、東進中、船長が、眠気を感じていたところいつしか居眠りに陥り、網船に乗っていた漁労長からの「浅瀬に近いようだが大丈夫か」との漁業無線による問いかけで目を覚まし、「はい。」と応答して機関を中立運転とし、手動操舵に切り替えて船位を確認しようとしていたとき、01時48分ごろ竹島西岸沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、漁業無線で本事故の発生を漁労長に伝え、その後、船体の状況等を確認して機関室の浸水を知って電源を切り、甲板員と共に船首方の岩場に降り立ち、携帯電話で漁労長と連絡を取り合った。</p> <p>漁労長は、本事故の発生を海上保安庁に通報し、負傷者がいないことなどを伝えた。</p> <p>船長及び甲板員は、その後、海上保安庁のヘリコプターによって岩場から救助され、巡視船に運ばれた。</p> <p>本船は、後日、船舶所有者が手配した作業台船に揚収され、枕崎港に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船乗揚状況写真(海上保安庁提供) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船橋航海当直警報装置の装備はなく、本事故当時、喫水が船首約0.7m、船尾約1.2mで、操舵室内はエアコンの除湿機能が入り、窓や扉が閉まった状態であった。</p> <p>レーダーには、ガードリング機能(他船などが設定した距離環内に接近したときに警報を発する機能)が装備されていたが、ふだんから使用しておらず、本事故当時も使用していなかった。</p> <p>甲板員は、本事故当時、船尾側の船員室の寝台で休んでいた。</p> <p>船長は、5月10日まで月夜間による休漁で、11日は07時ごろから15時ごろまで、12日は枕崎港に帰港して本船内で11日と同じように就寝したが、13日は用事があって帰港後に港から離れた自宅に戻り、その後、12時ごろから15時ごろまでのふだんよりも短い睡眠時間を取って操業についていた。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだん、操業中に眠気を感じた場合に行っていた椅子から立ち上がってたばこを吸ったりするなどの眠気を払拭する措置を採らず、甲板員を呼ぶことも可能であったものの、少くらの眠気なら居眠りに陥ることはないと思っていた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、竹島西方沖において、魚群探索を行いながら自動操舵で東進中、単独で当直中の船長が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、予定していた竹島西方沖 1 M の魚群探索終了場所を通過して竹島西岸に向けて航行したことから、竹島西岸沖の浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、本事故当日、ふだんよりも短い睡眠時間で操業につき、眠気を感じていたものの、椅子に腰を掛けた姿勢で魚群探索を続けたことから、覚醒水準が低下して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、夜間、本船が、竹島西方沖において、魚群探索を行いながら自動操舵で東進中、単独で当直中の船長が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、予定していた竹島西方沖 1 M の魚群探索終了場所を通過して竹島西岸に向けて航行したため、竹島西岸沖の浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、定期的に事故防止の安全講習を行うこととし、所属船にGPSプロッターに接続して僚船の位置を表示できる無線機（DSB送受信機）を装備した。</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"> ・ 単独の当直者は、椅子に腰を掛けた姿勢で眠気を感じた場合、立ち上がって外気に当たって眠気を払拭したり、他の乗組員を呼んだりするなどの居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 出漁前は、操業に備えて十分な睡眠時間を取ること。 ・ 外洋にある島の周辺は、水深が急激に浅くなる場所があるので、周囲の他船の状況や探索方向を考慮してレーダーのガードリング機能による接近警報を活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

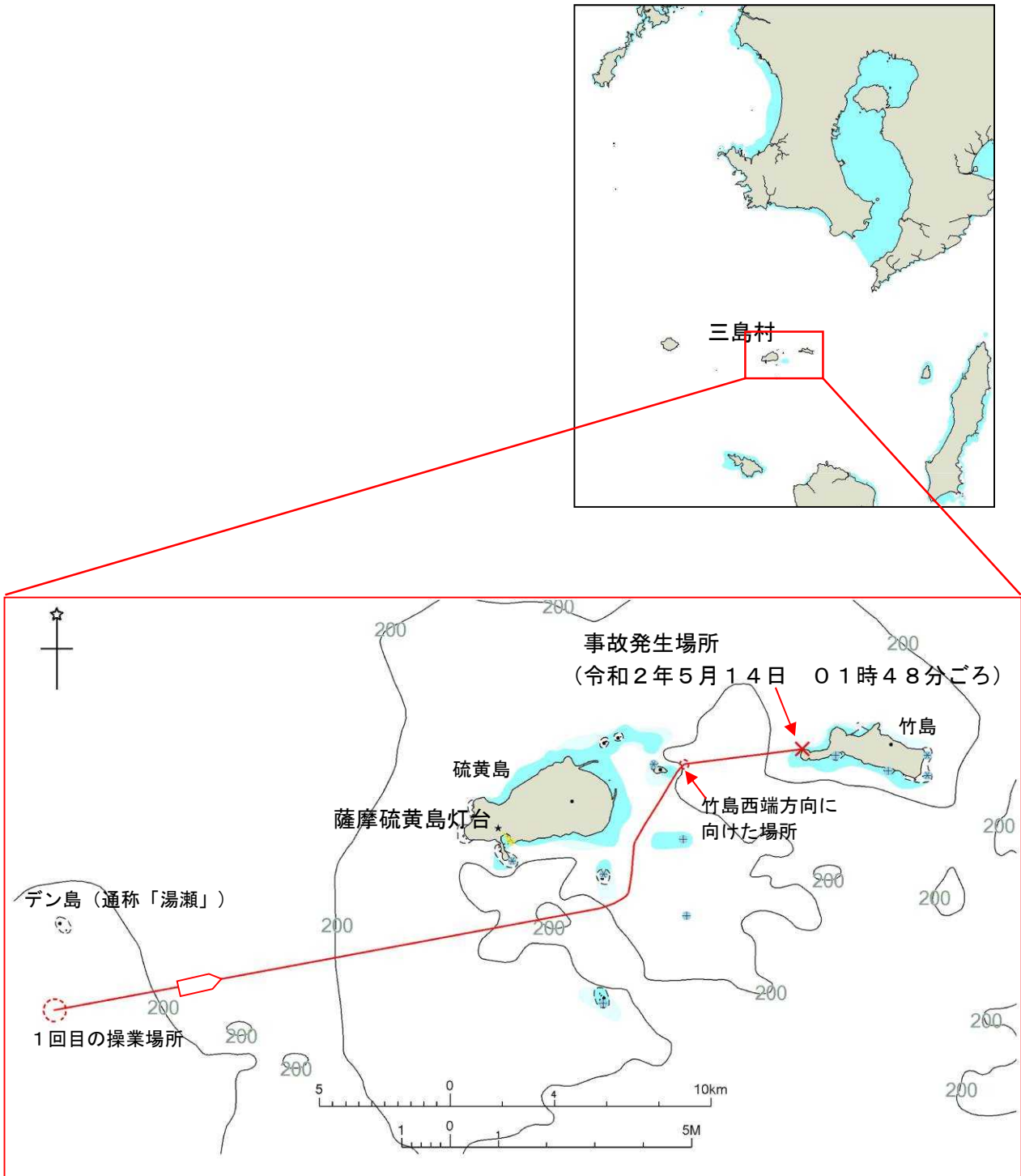


写真1 本船乗揚状況写真（海上保安庁提供）

