

船舶事故調査報告書

令和3年3月10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7月4日 05時40分ごろ
発生場所	島根県 ^{おき} 隠岐の島町 ^{たかとり} 鷹取崎 隠岐加茂港沖防波堤灯台から真方位103°880m付近 （概位 北緯36°10.3 東経133°17.4）
事故の概要	漁船第三十八 ^{ゆうせい} 祐生丸は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。 第三十八祐生丸は、船底中央部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月17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 第三十八祐生丸、16トン SN2-2462（漁船登録番号）祐生水産有限公司（A社） 15.60m(Lr)×4.08m×1.80m、FRP ディーゼル機関、530kW、昭和61年11月12日 第272-18324号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月19日 免許証交付日 令和2年3月12日 （令和7年6月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、まき網船団の裏こぎ船で、船長及び甲板員1人が乗り組み、操業の目的で、令和2年7月3日18時30分ごろ隠岐の島町 ^{とうご} 島後南方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて同町加茂漁港を出港した。 本船は、操業を終え、4日04時10分ごろ僚船6隻と共に加茂漁港に向けて本件漁場を出発し、甲板員が操舵室後方の船員室で休息を取る中、船長が、操舵室の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、針路を加茂漁港の方向に定め、約10.5ノット（kn）の速力（対地速

	<p>力、以下同じ。)で自動操舵により北北東進した。</p> <p>船長は、ふだんと同様、居眠り防止の目的で、ガムを噛み、時折立ち上がって背伸びをしたりしていたものの、椅子に腰を掛けた姿勢に戻ってから10分程度が経ち、隠岐の島町大森島を左舷方に見た頃、眠気を感じて間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、同じ針路及び速力で航行を続け、05時40分ごろ鷹取崎の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃を受けて目覚め、船首方の景色から鷹取崎に乗り揚げたことを知り、すでに加茂漁港に帰港していた漁労長に携帯電話で本事故の発生を連絡した。</p> <p>A社は、漁労長から本事故発生の連絡を受け、同旨を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、来援した僚船にえい航されて引き出された後、僚船2隻に横抱きされて加茂漁港に帰港した。</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、船首及び船尾共に約0.8mであった。</p> <p>船長は、本事故前の数日間、本事故当日と同様のスケジュールで操業を行い、その間の1日の睡眠時間は5時間30分程度確保できており、疲労は感じていなかった。</p> <p>船長は、周囲に航行の支障となる船舶がおらず、また、加茂漁港が近くなって安心したことで気が緩み、居眠りに陥ってしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故の約1週間前から、ふだん使用している漁船を修理に出しており、同漁船の替わりとして本船に乗船していたが、同漁船乗船時は約20knの速力で航行するのに対し、本船は約10.5knの速力しか出ないので、同漁船と比較し、本船は操船時の緊張感が低くなると思った。</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、島後南方沖を北北東進中、船長が居眠りに陥り、鷹取崎に向けて航行を続けたことから、同崎の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、周囲に航行の支障となる船舶がいなかったこと、加茂漁港が近くなって安心したこと、及び椅子に腰を掛けて自動操舵により操船に当たっていたことから、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>船長は、ふだん乗船している漁船に比べ、大きく速力の遅い本船に乗船していたことから、操船時における緊張感が低下していた可能性</p>

	があると考えられる。
原因	本事故は、本船が島後南方沖を北北東進中、船長が、居眠りに陥り、鷹取崎に向けて航行を続けたため、同崎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"> ・当直者は、眠気を感じてから短時間で居眠りに陥る危険性を考慮し、目的地に近づいても気を緩めることなく、立ち上がって身体を動かす、外気に当たる、手動操舵に切り替えるなどの居眠りを防止するための措置を継続して行うこと。 ・夜間航行時は、複数人で当直に当たることが望ましい。 ・船舶所有者は、所有する船舶に船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

