

船舶事故調査報告書

令和3年6月23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9月30日 03時30分ごろ
発生場所	青森県風間浦村蛇浦漁港北西方沖 蛇浦港第2東防波堤北灯台から真方位319° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯41° 31.2′ 東経140° 57.2′）
事故の概要	漁船第三十一千代丸は、西進中、岩場 ^{ちよ} に乗り揚げた。 第三十一千代丸は、両舷のビルジキールに破損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第三十一千代丸、9.7トン AM2-5465（漁船登録番号）、個人所有 13.30m（Lr）×3.62m×1.68m、FRP ディーゼル機関、540.00kW、平成5年5月12日 第212-8006号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 52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19年8月30日 免許証交付日 平成28年8月30日 （令和4年8月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷のビルジキールに破損、船底外板に凹損及び擦過傷、魚群探知機及び潮流計の振動子に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか1人が乗り組み、まぐろ延縄漁の操業を行う目的で、令和2年9月28日15時00分ごろ青森県大間町奥戸漁港 ^{おくつべ} を出港した。 本船は、青森県むつ市大畑港北方沖において、まぐろの餌となるいかの一本釣り漁を行った後、29日01時00分ごろ青森県下北半島東方沖の漁場に到着して1回目の操業を開始し、10時30分ごろ操

	<p>業を終了した。</p> <p>本船は、漁獲量が少なかったため、船長が2回目の操業を行うこととし、青森県東通村^{しらぬか}白糠漁港東方沖及び同県六ヶ所村むつ小川原港東方沖において、それぞれいかを漁獲した後、17時00分ごろ下北半島東方沖の漁場に再度移動して2回目の操業を開始し、23時00分ごろ操業を終了して奥戸漁港に向け、帰航することとした。</p> <p>本船は、船長が、自動操舵装置のナビモード（GPSなどの航法援助装置から目的地方位の信号を受け、その方位を設定方位として自動操舵を行うもの）により針路を尻屋埼北方沖に設定し、約10ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>本船は、尻屋埼北方沖を通過して約280°の針路として航行中、船長が自動操舵装置をオートモード（船首方位を設定方位に維持しながら自動操舵を行うもの）に設定し、同じ速力で航行を続けた。</p> <p>船長は、大畑港北方沖において、甲板員2人が行っていた漁獲物の整理作業が終了したため、甲板員Aと船橋当直を交替して約30分間の休息を取った後、風間浦村焼山埼北東方沖で起床して甲板員Aと船橋当直を再度交替し、操舵室後部の横方向に敷かれた板の上に腰を掛けた状態で航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、30日03時30分ごろ衝撃で目が覚め、本船が左舷側に傾斜した状態であったため、周囲を確認したところ、蛇浦漁港北西方沖の岩場に乗り揚げているのを認め、自身が所属する漁業協同組合（以下「所属漁協」という。）の役員に本事故の発生を携帯電話で連絡した。</p> <p>所属漁協は、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、近隣の漁業協同組合（以下「近隣漁協」という。）に救助協力を要請し、船長及び甲板員2人は、近隣漁協の所属漁船により救助された。</p> <p>本船は、来援した台船によって岩場から引き出された後、青森県大間町大間漁港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.5mであった。</p> <p>船長は、奥戸漁港を出港してから本事故発生時までの睡眠時間の合計が約2時間30分～3時間であった。</p> <p>船長は、ふだん、日帰りでの操業が多く、二日以上にわたる操業を行うことがまれであった上、本事故当時、操業が長時間に及んだことによる疲労及び睡眠不足を感じた状態であった。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、外気に当たったり、コーヒーを飲んだり煙草を吸ったりして眠気を払拭するようにしており、本事故当時もコーヒーを飲んだり、操舵室内の窓を開けた状態で煙草を吸うなどしていた。</p> <p>船長は、ふだん、航行時間が2時間以上に及ぶ場合、自動操舵装置</p>

	<p>のナビモードを使用することにしており、本事故当時、尻屋埼北方沖を通過した後、同モードを使用して針路を大間埼灯台の東方約2～3Mに設定するつもりでいたものの、オートモードに設定していた理由が分からなかった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</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、奥戸漁港に向けて西進中、単独で船橋当直中の船長が、操舵室後部に敷かれた板の上に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、蛇浦漁港北西方沖の岩場に向かっていることに気付かないまま航行を続けたことから、同岩場に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、操業が長時間に及んだことによる疲労及び睡眠不足を感じた状態で、操舵室後部に敷かれた板の上に腰を掛けた姿勢を続けたことから、次第に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、奥戸漁港に向けて西進中、単独で船橋当直中の船長が、操舵室後部に敷かれた板の上に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、蛇浦漁港北西方沖の岩場に向かっていることに気付かないまま航行を続けたため、同岩場に乗り揚げたものと推定される。</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"> ・ 船長は、単独で船橋当直中に眠気を感じた場合、体を動かすなどして、眠気を払拭する措置をとること。また、眠気を払拭できない場合は、他の乗組員と当直を交替すること。 ・ 船長は、長時間の操業による疲労や睡眠不足を感じている場合は、可能な限り安全な海域で休息してから帰航することが望ましい。 ・ 小型漁船においても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

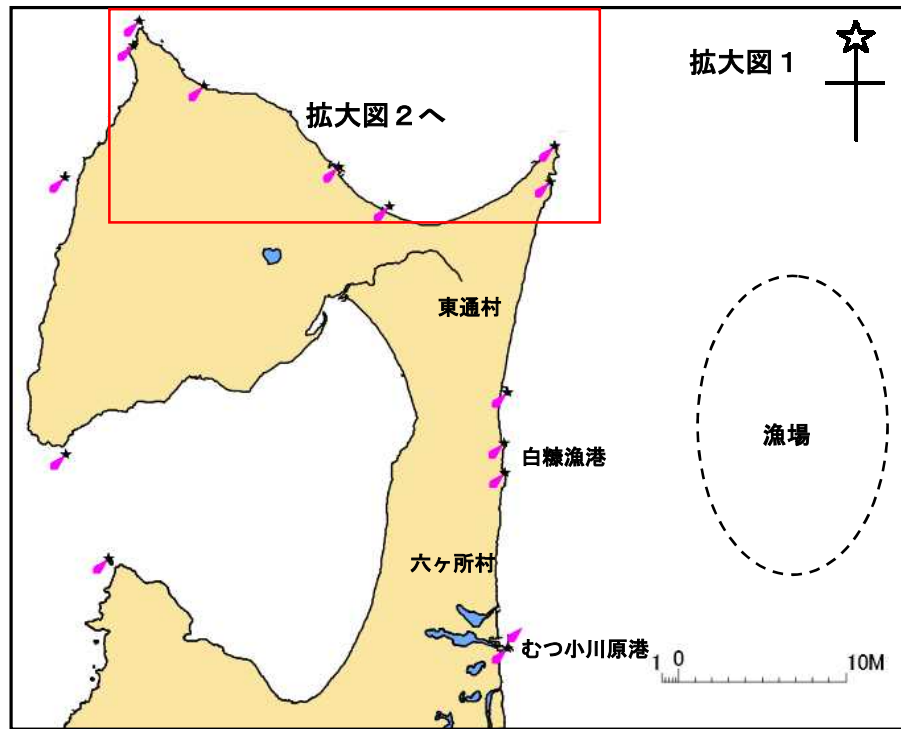
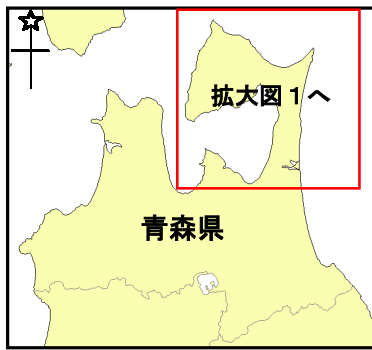


写真1 本船

