

船舶事故調査報告書

令和3年6月30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10月28日 23時54分ごろ
発生場所	青森県東通村尻屋崎南方 尻屋崎灯台から真方位180° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯41°24.5′ 東経141°27.7′）
事故の概要	漁船第二十六金虎丸 ^{きんとら} は、航行中、岩場に乗り揚げた。 第二十六金虎丸は、船底外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年11月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第二十六金虎丸、16トン HG2-5728（漁船登録番号）、株式会社金虎丸漁業神戸支店 18.17m（Lr）×4.00m×1.59m、軽合金 ディーゼル機関、540.00kW、令和元年10月7日 第260-49645号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 53歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年4月25日 免許証交付日 令和2年4月27日 （令和7年4月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷、両舷のビルジキールに破損、プロペラシャフト及び舵軸に曲損、プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南南東、風力 4～5、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期
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、かじき延縄漁の操業を行う目的で、令和2年10月26日18時00分ごろ宮城県気仙沼市気仙沼港を出港した。 本船は、魚群の探索を行いながら北進し、27日06時00分ごろ青森県下北半島東方沖に到着して操業を開始し、計2回の操業を行い、28日21時00分ごろ操業を終了した。

船長は、船舶所有者から青森県八戸市八戸漁港に漁獲物を水揚げするよう指示を受け、22時00分ごろ青森県六ヶ所村むつ小川原港北東方沖の漁場から八戸漁港に向けて航行することとした。

船長は、本船が、ふだん、気仙沼港を基地にして操業する際、八戸漁港の南方沖を漁場としていたので、本事故当時も八戸漁港の南方沖にいるものと思い込み、北進しようと約000°の針路として自動操舵装置のオートモード（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、約8ノットの対地速力で自動操舵により航行した。

船長及び甲板員Aは、共に船橋当直につき、船長が、左手に操舵及び機関の遠隔操縦装置（以下「本件リモコン」という。）を持ち、操舵室の右舷側に設置された‘背もたれ付きの自動車用の椅子’に、甲板員Aが、同室の中央部に設置された同椅子にそれぞれ腰を掛けた状態で航行を続けていたところ、いつしか共に居眠りに陥った。（写真1、2参照）

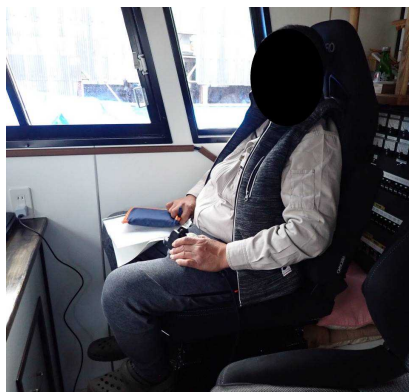


写真1 船長の船橋当直時の状況（再現）



写真2 左手に持った本件リモコン（再現）

本船は、北進した後、尻屋埼の東南東方沖において左転して西進を続け、同埼の南南東方沖において右転して北西進を続けた。

船長は、23時54分ごろ、小用を足そうと自室から出た際に異常を感じた他の乗組員から声を掛けられて目が覚め、周囲を確認したところ、本船が尻屋埼南方の岩場に乗り揚げているのを認め、船体の損傷状況及び浸水の有無をそれぞれ確認した後、海上保安庁に本事故の発生を携帯電話で通報した。

本船は、海上保安庁からの要請によって来援した地元の漁船によって岩場から引き出された後、東通村尻屋漁港にえい航された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約2.1mであった。

船長は、居眠りに陥った後、左手に持っていた本件リモコンの操舵ダイヤルに複数回指が触れたことで、本船の針路が変わってしまったと本事故後に思った。

	<p>船長は、気仙沼港を出港してから操業を終えるまでの間の睡眠時間の合計が約1時間であり、漁場を出発する際から多少眠気を感じており、また、漁場を出発する際、GPSプロッターを使用して船位を把握しなかった。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、ガムをかんだり、コーヒーを飲んだり、外気に当たるなどして眠気を払拭するようしていたが、本事故当時、それらのことを行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、風雨が強かったので、操舵室の窓を閉めていた上、暖房を使用していた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置が設置されていなかった。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法、同法施行令及び同法施行規則によれば、二級小型船舶操縦士は、平水区域に加え、本州、北海道、四国及び九州並びにこれらに附属する島でその海岸が沿海区域に接するものの各海岸から5M以内の水域を操縦できるとされている。</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、むつ小川原港北東方沖を北進中、船橋当直を行っていた船長及び甲板員Aが、操舵室に設置された椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、尻屋崎の南方の岩場に向かっていない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、操舵室に設置された椅子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>船長は、居眠りに陥った後、左手に持っていた本件リモコンの操舵ダイヤルに、無意識の状態複数回指が触れたことから、本船が北進した後、尻屋崎の東南東方沖において左転して西進を続け、同崎の南南東方沖において右転して北西進を続け、尻屋崎の南方の岩場に向かったものと考えられる。</p> <p>船長は、漁場を出発する際、本船が八戸漁港の南方沖にいたと思い込んでいたことから、GPSプロッターを使用して本船の船位を確認せず、針路を約000°として自動操舵装置のオートモードを設定し、北進したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が、ふだん、気仙沼港を基地にして操業する際、八戸漁港の南方沖を漁場としていたことから、本事故当時も八戸漁港の南方沖にいたと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>船長は、受有している操縦免許が二級小型船舶操縦士であることから、海岸から5M以内の水域を越えて小型船舶の操縦を行ってはいなかった。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、むつ小川原港北東方沖を北進中、船橋当直を行っていた船長及び甲板員 A が、操舵室に設置された椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、尻屋崎の南方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及び被害の軽減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、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。 ・ 船舶所有者は、船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。 ・ 船長は、GPSプロッターを活用し、適宜、自船の船位を確認しておくこと。 ・ 船舶所有者は、小型船舶が海岸から5Mを越えて操業に従事する際、一級小型船舶操縦免許証を受有している乗組員を船長とすること。

付図1 事故発生経過概略図

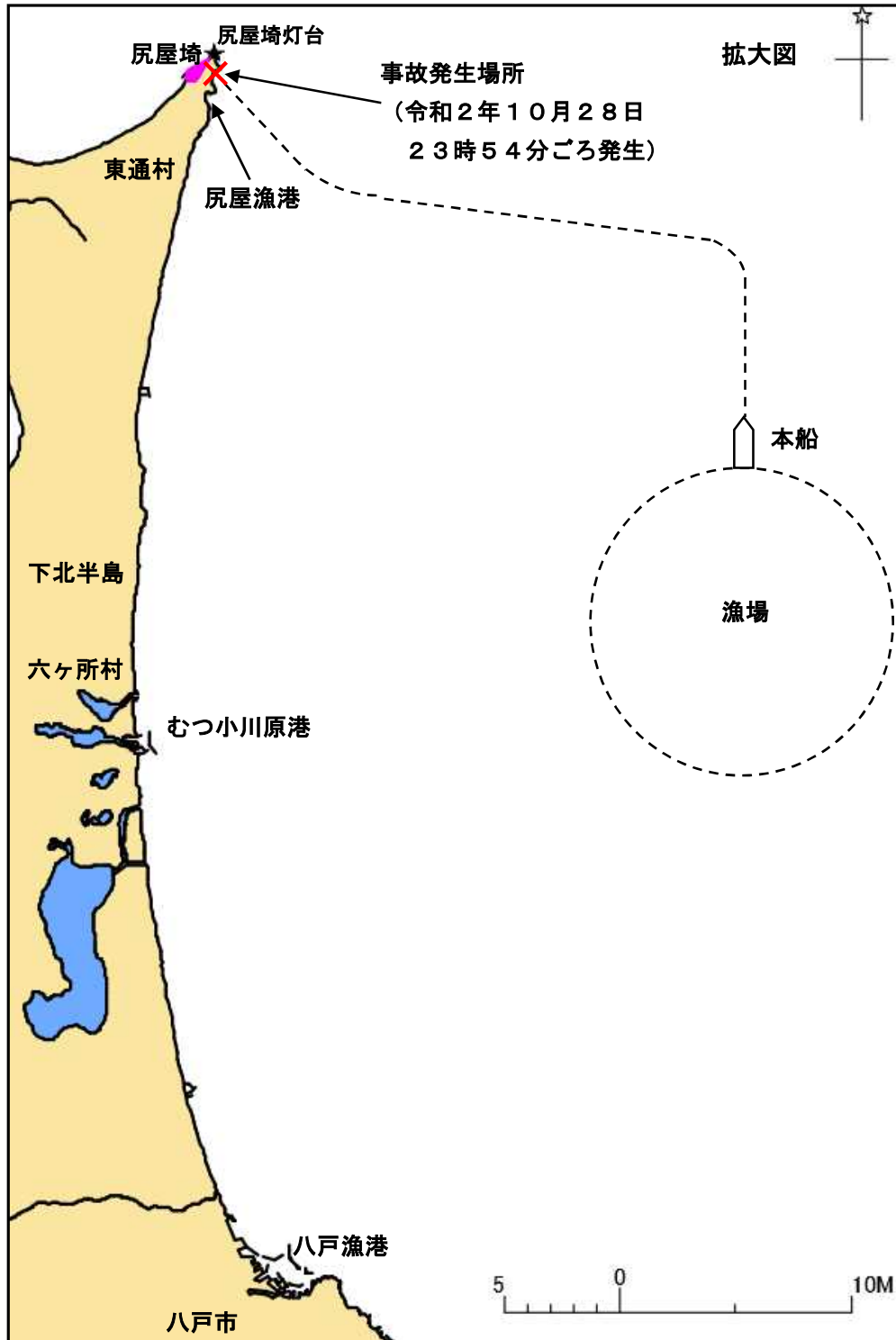
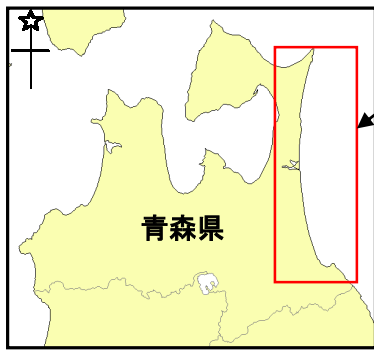


写真3 本船

