

船舶事故調査報告書

令和3年11月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年4月13日 23時48分ごろ
発生場所	境港 境港防波堤灯台から真方位180°5m付近 (概位 北緯35°33.1' 東経133°16.3')
事故の概要	漁船第二日光丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年4月20日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第二日光丸、119トン
船舶番号、船舶所有者等	143623 田後漁業協同組合
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	右舷船底部に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約-1cm（境港）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、操業を終えて帰航中、船長が甲板員から船橋当直を引き継ぎ、レーダーの前で立って単独で船橋当直につき、約9.5ノットの対地速力で、自動操舵により西進していた。</p> <p>船長は、疲れや睡眠不足を感じていたが、変針予定場所が近いので、居眠りをするのではないだろうと思い、同じ姿勢で航行を続けていたところ、いつの間にか居眠りに陥り、衝撃で目覚め、浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、ふだん眠気を感じた際、窓を開けて外気に当たったり、お茶を飲んだりして眠気を払拭していた。</p> <p>船長は、境港近くまで来ていたので、船橋航海当直警報装置は必要ないと思い、同装置の電源を切っていた。</p>
分析	<p>本船は、自動操舵で船橋航海当直警報装置の電源を切って西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して浅所に向けて航行を続けたことから、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、疲れや睡眠不足を感じていたものの、同じ姿勢で航行を続けていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、本船が自動操舵で船橋航海当直警報装置の電源を切って西進中、船橋当直中の船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通

	<p>過して浅所に向けて航行を続けたため、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長は、本事故後、航海中は船橋航海当直警報装置を常に電源を入れ、10分ごとにボタンを押して警報を解除する設定に変更した。</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">・ 船橋当直者は、当直中に眠気を感じた際、外気に当たったり、お茶を飲むなど、居眠り運航の防止措置を採ること。