

## 船舶事故調査報告書

令和4年4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3年6月6日 23時45分ごろ
発生場所	宮崎県串間市都井岬北岸沖 都井岬灯台から真方位005° 890m付近 （概位 北緯31° 22.5′ 東経131° 20.8′）
事故の概要	漁船第三十五正章丸は、漂泊中、浅所に乗り揚げた。 第三十五正章丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月14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 第三十五正章丸、9.7トン MZ2-3051（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 3.00m × 1.35m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和61年10月18日
乗組員等に関する情報	船長 55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8年9月19日 免許証交付日 平成28年7月26日 （令和3年9月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口、機関室に浸水（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、まぐろはえなわ漁の目的で、令和3年6月6日19時20分ごろ法定灯火を表示して宮崎県日南市油津漁港を出港した。 船長は、20時07分ごろ日南市外浦港東方沖で甲板員と操船を交替して単独の当直につき、20時40分ごろ針路を真方位約210°に定めて自動操舵とし、約6ノットの対地速力で南南西進した。 船長は、北緯31°付近での操業を考えていたが、僚船間で決めていた漁場の調整ルールで未だ漁場が決まっていなかったため、漁場決定まで待機することとし、本船は、21時22分ごろ速力を減じて右

	<p>旋回し、船首を東方へ向けたのち、主機を中立運転として漂泊を始めた。</p> <p>船長は、21時24分ごろ漂泊を始めたとき、レーダーと都井岬灯台から船位を確かめ、都井岬北東方沖で陸岸から十分に離れていると判断し、22時00分ごろ眠気を感じていたので缶コーヒーを飲んだのち、操舵室内右舷側の床に敷いてあったマット上に横になったが、その後、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、北東風と東方からの波を受けて徐々に南西方へ流され始め、船長が、23時45分ごろ船底からの衝撃音で目覚め、暗闇の中、周囲の状況及び船位を確かめることなく、慌てて主機を前進にかけたところ、衝撃音とともに主機が停止し、都井岬北岸沖の浅所に乗り上げて船体が止まった。</p> <p>船長は、操舵室船尾側下の船室で就寝していた甲板員が起きて来たので、甲板員と共に船体の状況を確認し、機関室に浸水していることを認め、僚船に本事故の発生を漁業無線で連絡したのち、7日00時40分ごろ携帯電話で本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長と甲板員は、固型式救命胴衣を着用して左へ傾斜した本船の操舵室で待機し、03時30分ごろ来援した海上保安庁のヘリコプターによって救助されて空港へ運ばれた。</p> <p>本船は、後日、所属する漁業協同組合を通じて手配した業者によって解体された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船 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、油津漁港出港時の喫水が船首約0.6m、船尾約1.5mで、本事故当時、操舵室内にエアコンを装備していたが稼働させておらず、窓が開いた状態であった。</p> <p>本船は、レーダーに接近警報機能が装備され、本事故当時、2海里(M)で警報が鳴るように設定され、レーダー本体の警報音が鳴っていたが船長は気付いておらず、ベルによって更に大きな警報音が鳴るようになっていたが故障しており、ベルが鳴らなかった。</p> <p>油津漁港を出港し、鹿児島県種子島北方沖から都井岬東方沖で操業するまぐろはえなわ漁船は、僚船間で漁場選定の順番を出港順とし、1日操業すると漁場から離れ、次の順番の漁船が空いた範囲で希望する漁場で操業するよう取り決めており、本事故当時、都井岬沖には本船以外に約9隻の僚船が、漁場が空くまで待機していた。</p> <p>船長は、6月4日03時00分ごろ油津漁港に入港し、水揚げ後、餌を活かすために海水を循環させるポンプを回す際に使用する補機に不具合が生じていたので、主機を止めてから約3～4時間、概ね1人で補機の整備作業を行い、5日及び6日も同程度の時間、整備作業を行っていたので、ふだんよりも少し疲れを感じていた。</p>

	<p>船長は、ふだん、当直中に眠気を感じた場合は缶コーヒーを飲んだり外気に当たったりして眠気を払拭していたが、本事故当時、22時00分ごろから眠気を感じていたので缶コーヒーを飲み、眠気を払拭できたと思っていたが、マット上に横になり、疲れからいつしか居眠りに陥っていたと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし あり</p> <p>本船は、都井岬北東方沖で漂流中、単独で当直中の船長が、缶コーヒーを飲んで眠気を払拭できたと思い、操舵室内の床に敷いたマット上に横になって漂流を続けていたところ、居眠りに陥ったことから、北東風と東方からの波によって都井岬方向へ流されていることに気付かず、都井岬北岸沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、油津漁港に入港後、出港までの3日の間、概ね1人で補機の整備作業を1日約3～4時間行い、本事故当時、ふだんよりも疲れがあったことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、船底からの衝撃音で目覚めた際、船位を確認せずに主機を前進にかけたことから、船底外板の損傷が大きくなったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が都井岬北東方沖で漂流中、単独で当直中の船長が、缶コーヒーを飲んで眠気を払拭できたと思い、操舵室内の床に敷いたマット上に横になって漂流を続けていたところ、居眠りに陥ったため、北東風と東方からの波によって都井岬方向へ流されていることに気付かず、都井岬北岸沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 単独の当直者は、疲れから眠気を感じた場合、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。</li> <li>・ 単独の当直者は、疲れや眠気を感じている場合、居眠りに陥るおそれがあるので、操舵室内に置かれたマットや長椅子等の上で体を横にしないこと。</li> <li>・ 漁船の乗組員は、出漁前には、操業に備えて疲労が溜まらないように十分な休息を取り、強い疲労を感じている場合は、出漁を取りやめること。</li> <li>・ 漂流中の当直者は、船底からの衝撃音に気付いた際、船位及び周囲の状況を確認したうえで対処方法を検討すること。</li> <li>・ 当直者は、漁場決定までに長時間の待機が予想される場合は、風</li> </ul>

	潮流の影響や他船の通航等を考慮したうえで適切な場所に錨泊して待機することが望ましい。
--	--

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位*		対地針路* (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
19:26:52	031-34-38.0	131-24-09.9	095.5	5.6
19:36:53	031-33-39.5	131-24-07.6	184.8	6.0
19:46:52	031-32-39.1	131-24-02.6	185.9	6.3
19:56:52	031-31-35.2	131-23-55.3	175.4	6.2
20:06:53	031-30-33.9	131-24-10.9	165.4	6.0
20:16:53	031-29-32.6	131-24-26.5	171.2	6.4
20:26:52	031-28-33.9	131-24-39.6	166.3	6.0
20:36:52	031-27-35.4	131-24-54.3	174.3	6.1
20:46:53	031-26-37.5	131-24-34.7	204.9	6.3
20:56:22	031-25-42.1	131-24-01.7	213.4	6.8
21:06:22	031-24-42.9	131-23-26.4	207.3	6.3
21:16:52	031-23-43.1	131-22-48.9	214.1	6.6
21:22:22	031-23-15.0	131-22-25.6	251.0	5.0
21:22:52	031-23-15.6	131-22-23.7	314.7	2.5
21:36:52	031-23-02.9	131-22-16.1	220.4	1.6
21:44:22	031-22-56.5	131-22-10.6	192.9	1.1
21:49:52	031-22-52.6	131-22-07.0	222.9	0.9
22:06:52	031-22-43.5	131-21-47.6	251.5	1.4
22:16:52	031-22-38.2	131-21-36.3	231.5	1.3
22:26:52	031-22-33.8	131-21-24.6	249.4	0.8
22:35:22	031-22-32.1	131-21-16.5	235.3	1.0
22:45:47	031-22-30.9	131-21-11.5	212.3	0.3
22:57:47	031-22-29.2	131-21-05.9	212.8	0.7
23:06:15	031-22-29.5	131-21-00.6	262.1	0.2
23:16:45	031-22-31.9	131-20-54.7	253.1	0.7
23:26:23	031-22-32.7	131-20-50.4	266.3	0.7
23:33:23	031-22-31.8	131-20-48.0	191.2	0.6
23:45:18	031-22-31.7	131-20-47.7	355.1	0.5
23:51:18	031-22-31.6	131-20-47.7	045.0	0
23:55:33	031-22-31.6	131-20-47.7	036.9	0

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首端から約7m、船尾端から約5m、左舷端から約2m、右舷端から約1mであった。また、対地針路は真方位である。なお、船首方位については簡易型AISのため記録されていなかった。

写真1 本船

