

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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7月21日 02時30分ごろ   |
| 発生場所                             | 鳥取県鳥取市大島 <sup>おお</sup> 北方沖<br>鳥取港第1防波堤西灯台から真方位261° 2.2海里付近<br>(概位 北緯35° 32.5′ 東経134° 08.2′)  |
| 事故の概要                            | 漁船 <sup>ほうしん</sup> 豊進丸は、東進中、浅所に乗り揚げた。  |
| 事故調査の経過                          | 令和3年9月27日、主管調査官（広島事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | 漁船 豊進丸、4.8トン<br>TT3-8575（漁船登録番号）、個人所有<br>第272-20034号（船舶検査済票の番号）  |
| 乗組員等に関する情報                       | 船長、一級小型・特殊・特定  |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | 船首部船底外板に破口、プロペラに曲損、船首部防舷材に破損   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好<br>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 約0.4ノット（kn）の東流又は東南東流  |
| 事故の経過                            | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、いか釣り漁を終えて帰航中、鳥取県鳥取市長尾鼻<sup>ながお</sup>北方において、船長が操舵室の船尾方の台に座って操船し、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、約10knの対地速力で、自動操舵により東進していた。</p> <p>船長は、船首方で漁を行っている漁船（以下「本件漁船」という。）を避けようと手動操舵に切り替えて右転し、その南方を通過後、GPSプロッターで鳥取港に向けて表示された方位線（真方位約085°、以下「本件方位線」という。）に自動操舵の針路を設定して、目視やレーダーで見張りを行いながら航行していたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、衝撃を感じて目が覚め、本船が前進していたが右舷方至近に水上岩が見えたので、それが大島北方の水上岩で、その縁の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたものと思い、機関を中立運転として浸水の有無などを確認した後、救援依頼した僚船にえい航されて帰航した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.3mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、漁の疲れがあったもののいつもと同じ程度で、コーヒーなどを飲みながら航行すれば問題ないと思っていたが、漁の疲れに加えて操舵室内が暑かったので、眠気を催したと本事故後</p> |

|       |   |
|-------|---|
|       | <p>に思った。</p> <p>船長は、本件漁船を避航後、GPSプロッター画面上で大島が本件方位線より少し南方にあったので問題ないと思い、船位を確認しなかったが、約0.4knの東方又は東南東方に向かう潮流があったので針路が少し南方に変化したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>また、船長は、自動操舵の針路をダイヤル操作で設定する際、本件方位線と少しずれることがあるので、設定の際に少し大島寄りになったのではないかと本事故後に思った。</p>  |
| 分析    | <p>本船は、約0.4knの東方又は東南東方に向かう潮流のある状況下、自動操舵により東進中、船長が、本件浅所の北方を通過すると思い、操舵室の船尾方の台に座った状態で居眠りに陥り、航行を続けたことから、潮流に圧流されて本件浅所に向かっていることに気付かず、乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、漁の疲れがあり、操舵室内が暑かったことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、本件漁船を避航後、船長が本件方位線に合わせて自動操舵の針路をダイヤル操作で設定した際、GPSプロッター画面上で本件浅所が本件方位線の少し南方にあったものの、その後、潮流に圧流され、進路が少し南方になったことから、本件浅所に向かったものと考えられる。</p> <p>また、本船は、船長が自動操舵の針路をダイヤル操作で設定する際、本件方位線と自動操舵の針路に誤差が生じたことから、少し本件浅所寄りの針路になった可能性があると考えられる。</p> |
| 原因    | <p>本事故は、夜間、本船が、約0.4knの東方又は東南東方に向かう潮流のある状況下、自動操舵により東進中、船長が、本件浅所の北方を通過すると思い、操舵室の船尾方の台に座った状態で居眠りに陥り、航行を続けたため、潮流に圧流されて本件浅所に向かっていることに気付かず、乗り揚げたものと考えられる。</p>   |
| 再発防止策 | <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>・ 船長は、疲れなどで眠気を感じた際は、操舵室の外に出るなどして、眠気を払うこと</li> <li>・ 船長は、GPSプロッターの方位線などに合わせて自動操舵の針路を設定する際は、進路が風潮流の影響を受け、また、設定した針路に誤差が生じることなどを考慮し、針路を浅瀬や障害物から十分に離して設定し、船位を継続的に確認すること。</li> <li>・ 船長は、乗り揚げたときは、速やかに海上保安庁に救援依頼すること。</li> </ul>  |