

船舶事故調査報告書

令和5年9月13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4年5月6日 23時15分ごろ
発生場所	北海道松前町松前港西南西方沖 松前小島灯台から真方位204° 0.6海里（M）付近 （概位 北緯41° 21.3′ 東経139° 48.6′）
事故の概要	漁船第七十一 ^{すず} 寿々丸は、松前港西南西方沖を西進中、松前町の小島南東岸付近の岩礁に乗り揚げた。 第七十一寿々丸は、球状船首部及び船底部に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第七十一寿々丸、159トン 127121、有限会社寿々丸漁業 33.60m×6.20m×2.83m、鋼 ディーゼル機関、588kW、昭和59年2月10日
乗組員等に関する情報	船長 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成19年11月12日 免状交付年月日 平成29年8月25日 免状有効期間満了日 令和4年11月11日 甲板員A ₁ 55歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成31年3月22日 免状交付年月日 平成31年3月22日 免状有効期間満了日 令和6年3月21日 甲板員A ₂ （インドネシア共和国籍） 21歳
死傷者等	なし
損傷	球状船首部及び船底部に亀裂、凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、甲板員A ₁ 、甲板員A ₂ ほか8人（日本国籍5人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、かにかご漁の目的で、令和4

年5月6日21時40分ごろ松前港を出港した。

本船は、船長が出港操船を終え、松前港の南西方1.3M付近を航行中、松前町の大島南方の漁場に向け、自動操船で針路約270°（真方位、以下同じ。）、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、次直の甲板員A₁及び甲板員A₂に当直を交替した。

甲板員A₁は、操舵室に入った当初、エアコンで暖房された操舵室内の温度が暑く感じ、甲板員A₂も暑いと伝えてきたので、操舵室の窓を閉めたまま、エアコンの電源を切って、当直を開始した。

甲板員A₁は、たばこを吸った後、時折甲板員A₂に声をかけたり、操舵室左舷側に設置された6Mレンジとしたレーダーを立てて確認したりしながら、主に操舵室中央の長椅子に腰を掛け、同じ針路及び速力のまま、操舵室右舷側に設置された12Mレンジとしたレーダーによる見張りを続けた。

甲板員A₂は、操舵室左舷側の椅子に腰を掛け、スマートフォンの画面を見るなどしながら、当直を続けた。

（写真1 参照）



写真1 本事故時の当直者の姿勢

甲板員A₁は、松前港の西南西方2.7M付近を航行中、操舵室が暑かったことや、周囲に他船が見当たらず海上が平穏だったことで、眠気を感じて頭がぼーっとしており、本船の針路が左に約15°逸れ、約255°となったことに気付かなかった。

甲板員A₁は、その後、自船の位置が松前港から約4Mの距離となったことを右舷側のレーダーで確認したころ、引き続き眠気を感じていたが、それほど強い眠気でもなかったので寝てしまうことはないだろうと思い、そのまま当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。

甲板員A₂は、甲板員A₁が居眠りに陥った後、甲板員A₁の頭が揺れているのを見て、居眠りをしていることに気付いたが、疲れているのだろうと思い、起こすのがはばかられ、また、今まで入直した際には、船長が自動操船で定めた針路及び速力のまま、操船を行わなくて

	<p>も漁場に到着していたので、スマートフォンの画面を見ることに熱中し、当直を続けた。</p> <p>本船は、その後、‘松前町の小島’（以下「松前小島」という。）の東方0.7M付近で針路が約268°となり、松前小島に向けて航行を続け、23時15分ごろ、松前小島南東岸付近の岩礁に乗り揚げた。</p> <p>甲板員A₁は、衝撃で目が覚め、甲板員A₂に主機を中立にするよう指示した後、操舵室の外に出て周囲を確認し、本船が乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚めて操舵室に昇橋し、乗組員に船体の損傷、浸水及び油漏れの有無並びに負傷者の有無等を確認させ、海上保安庁に通報後、船舶所有者に連絡した。</p> <p>本船は、その後自然離礁し、自力航行が可能であったので、自力で松前小島漁港へ入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真4 本船、写真5 本船損傷箇所 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約4.0mであった。</p> <p>本船には、第二種船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が搭載されており、甲板員A₂が腰を掛けていた操舵室左舷側の座席付近を感知範囲として正常に動作していたものの、甲板員A₁が腰を掛けていた操舵室中央の長椅子付近は、感知範囲から外れていた。</p> <p>本件警報装置は、甲板員A₁が居眠りに陥った際、感知範囲に甲板員A₂がおり、警報が鳴らなかった。</p> <p>（写真2、写真3、図1 参照）</p> <div data-bbox="715 1368 1262 1803" data-label="Image"> </div> <p>写真2 本件警報装置の設置位置</p>



写真3 本件警報装置の操作パネル

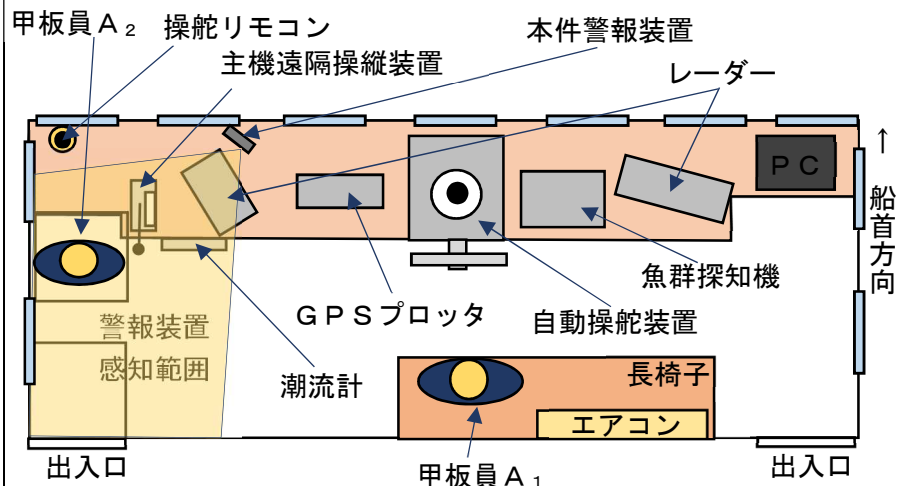


図1 操舵室の乗組員及び機器の配置

甲板員 A₁は、本事故の2日前の5月4日夕方から6日の午前中まで本船に乗船してかにかご漁の操業に従事しており、その間の1日の平均睡眠時間は、5～6時間であった。

甲板員 A₁は当直中、操舵室内が暑かったことに加え、周囲に他船が見当たらず海上が平穏だったことで気が緩み、居眠りに陥ったのかもしれないと本事故後に思った。

甲板員 A₂は外国人技能実習生であり、2018年1月に来日してから約1か月間、日本語教育を受け、2018年2月から本船に乗船した後も日本語に関する自習を続けており、本事故当時、乗組員との日本語による意思疎通に問題がなかった。

甲板員 A₂は本事故当時、甲板部航海当直部員の証印を取得しておらず、また、レーダーの取り扱い方法がよく分からなかった。

船長は、甲板員 A₁が、海上経験が豊富で、六級海技士（航海）の海技免状を受有していたので、航海当直について、具体的な指示をしなかった。

	<p>船長は甲板員A₂に対し、航海当直中、他船が向かってくるなどの危険な状況となった場合には、早期に船長を呼ぶよう指示していた。</p> <p>船長は、本事故後、発生場所の東方沖で南東に流れる2.5～2.6 knの潮流があることを潮流計で確認しており、本事故当時、松前港の西南西方2.7 M付近で、南東への潮流が強くなったことで、自動操舵で航行する本船が潮流に圧流され、針路が左に約15°逸れて約255°となり、その後松前小島の東方0.7 M付近で、南東への潮流が松前小島に遮られて弱まったことで、約268°の針路となり、松前小島に向け航行することになったのではないかと、本事故後に思った。</p>
<p>分析</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、松前港西南西沖で、約270°の針路、約9 knの速力として自動操舵で西進中、操舵室中央の長椅子に腰を掛けて船橋当直に就いていた甲板員A₁が、居眠りに陥り、南東に流れる潮流に圧流されて予定針路から左に逸れ、松前小島に向けて航行を続けたことから、松前小島南東岸付近の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員A₁は当直中、操舵室内が暑かったことに加え、周囲に他船が見当たらず海上が平穏だったことで気が緩み、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>甲板員A₂は、本事故当時、甲板員A₁が居眠りに陥っていることに気付いていたが、今まで入直した際には、船長が自動操舵で定めた針路及び速力のまま航行し、操船を行わなくても漁場に到着していたことから、甲板員A₁を起こさなくても大丈夫と思い、スマートフォンの画面を見ることに熱中していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、松前港西南西沖で、約270°の針路、約9 knの速力として自動操舵で西進中、操舵室中央の長椅子に腰を掛けて船橋当直に就いていた甲板員A₁が、居眠りに陥り、南東に流れる潮流に圧流されて予定針路から左に逸れ、松前小島に向けて航行を続けたため、松前小島南東岸付近の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は本事故後、乗組員に対し下記の指導を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一緒に当直している乗組員が居眠りをしたら、必ず起こすこと。 ・当直中は携帯電話の画面を見ないようにすること。 <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、圧流が強い場合、当直者に自船の針路に十分注意して当直を行うよう指示すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 当直者は、夜間航行時、居眠りに陥る危険性を考慮し、立って操船に当たったり、身体を動かしたり、窓を開け外気に当たったりするなど、居眠りを防止するための措置を採ること。・ 2人当直の当直者は、声を掛け合うなどして互いに居眠りしていないか定期的に確認し、1人が居眠りに陥った場合は、もう1人が必ず起こすこと。
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生経過概略図

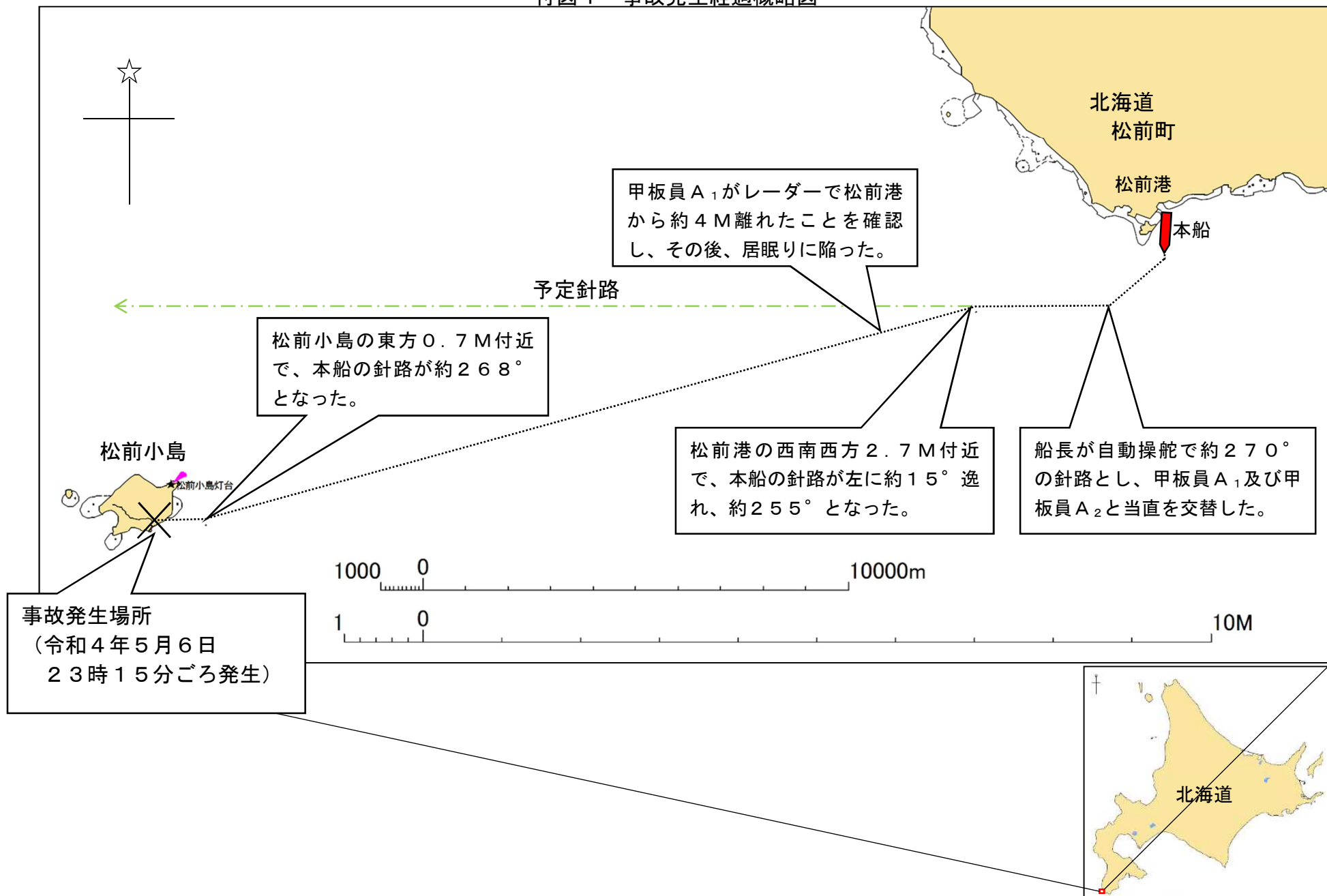


写真4 本船



写真5 本船損傷箇所

