

船舶事故調査報告書

令和5年6月14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12月23日 04時30分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県対馬市塔ノ鼻南方沖 <small>じょうどの</small> 尉殿埼灯台から真方位190° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 35.4′ 東経 129° 28.7′） |
| 事故の概要 | 漁船第五あけぼの丸は、西北西進中、浅所に乗り揚げた。 第五あけぼの丸は、船底外板に破口及び亀裂等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年1月30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 第五あけぼの丸、75トン 129556、株式会社浜田あけぼの水産（A社） 27.05m（Lr）×5.65m×2.40m、鋼 ディーゼル機関、511kW、昭和62年7月22日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 64歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成8年6月26日 免状交付年月日 令和3年6月25日 免状有効期間満了日 令和8年6月25日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 左舷船首部から中央部にかけての船底外板及び右舷船首部の船底外板に破口、亀裂及び凹損、両舷ビルジキールに曲損、プロペラに欠損及び曲損等（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約90cm（対馬市 <small>おおかわち</small> 大河内湾） 長崎県上対馬地域には、12月21日16時15分に波浪注意報が、22日18時18分に暴風雪警報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか8人（日本国籍6人、インドネシア共和国籍の技能実習生2人）が乗り組み、僚船と共に2そう底引網漁を行う目的で、令和4年12月19日14時20分ごろ島根県浜田市浜田港を出 |

港し、対馬上島北東方沖の漁場に向かった。

本船は、23時40分ごろ漁場に到着して僚船と共に操業を開始した。

船長は、出港前に天気予報等で次第に西から北西にかけての風が強くなって大時化になることを知り、出港後もナブテックスや漁業無線等で気象情報を確認し、いつでも対馬上島東方沖に避難することができるよう、南西進しながら操業を続けた。

本船は、22日14時40分ごろ海上が時化始めたので、操業を中止し、避難する目的で、漁獲物約1tを積んだ状態で対馬上島東方沖に向けて航行を開始した。

本船は、日没後、法定灯火を表示し、19時00分ごろ‘塔ノ鼻南東方沖約1Mの避泊場所’（以下「避泊場所」という。）に至り、船首を北北東方に向けて主機を中立運転として漂泊を始めた。

本船は、その後、風により東南東方約3Mまで流されては避泊場所に戻ることを2回繰り返した後、23日04時00分ごろ、船長がGPSプロッターで避泊場所から東南東方約3Mまで流されたことを確認し、再び避泊場所に向けて航行を始めた。

船長は、操舵室中央の舵輪前の椅子に腰を掛け、2台のレーダー及び2台のGPSプロッターを作動させて、GPSプロッターで船位を確認しながら約8～9ノットの対地速力で自動操舵により本船を西北西進させた。

船長は、04時15分ごろ椅子に腰を掛けたまま船橋当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。

本船は、避泊場所を通過してそのままの針路で西北西進を続け、04時30分ごろ塔ノ鼻南方沖の浅所に乗り揚げた。

船長は、衝撃で目を覚まして主機を停止した後、GPSプロッターの画面を見て本船が塔ノ鼻南方沖の浅所に乗り揚げたことを知った。

船長は、乗組員全員に損傷状況の確認を行うよう指示し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社及び僚船に本事故の発生を連絡した。

船長は、損傷状況の確認の結果、浸水が認められなかったが、本船が左舷側に傾いて危険を感じたので、乗組員全員に救命胴衣を着用させ、膨張式救命いかだを投下して退船するよう指示した。

乗組員全員は、膨張式救命いかだに乗り込み、救助を待っていたところ、来援した海上保安庁の巡視艇の搭載艇により付近で漂泊していた僚船までえい航された後、僚船に移乗して対馬市比田勝港に運ばれた。

本船は、海上が時化していたので離礁作業が行えず、令和5年1月6日A社が手配したタグボートにより離礁し、比田勝港にえい航された後、1月12日同タグボートにより関門港若松区にえい航され、後日

| | |
|---|--|
| | <p>廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の乗揚状況 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>本船の喫水は、船首約1.8m、船尾約4.1mであった。</p> <p>本船の操舵室は、本事故当時、甲板へ通じる左舷後部のドアが閉められており、暖房が入った状態であった。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、装備されていなかった。</p> <p>船長は、A社が所有する船舶に約15年乗船し、2そう底引網漁の漁労長を兼ねて操業と船橋当直を行っていた。</p> <p>船長は、19日出港した後、20時ごろから漁場に向けて航行中に約2～3時間、20日03時ごろから操業中に約2～3時間、21日03時ごろから操業中に約2～3時間の睡眠しかとれておらず、本事故当時、操業や船橋当直での疲れや睡眠不足による眠気を感じていた。</p> <p>船長は、漂流を開始すれば数時間は休息できるし、避泊場所までの距離が短いので、眠気を我慢できると思った。</p> <p>船長は、操業や船橋当直での疲れや睡眠不足による眠気を感じていたため、他の乗組員と2人で船橋当直を行うか、椅子に座らず、立ち上がって船橋当直を行っていたら良かったと本事故後に思った。</p> |
| 分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、波浪注意報及び暴風雪警報が発表された状況下、荒天避泊中に流され、塔ノ鼻南東方沖の避泊場所に戻る目的で自動操舵により西北西進中、単独で船橋当直中の船長が、居眠りに陥り、避泊場所を通過して対馬上島に向けて航行を続けたことから、塔ノ鼻南方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、操業や船橋当直での疲れや睡眠不足による眠気を感じている状態で、椅子に腰を掛けた姿勢のまま船橋当直を続けたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生までの5日間、操業や船橋当直で十分な睡眠がとれていなかったことから、疲労が溜まり睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、波浪注意報及び暴風雪警報が発表された状況下、本船が、荒天避泊中に流され、塔ノ鼻南東方沖の避泊場所に戻る目的で自動操舵により西北西進中、単独で船橋当直中の船長が、居眠りに陥り、避泊場所を通過して対馬上島に向けて航行を続けたため、塔ノ鼻南方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> |
| 再発防止策 | <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、睡眠不足の状態ですべての船橋当直に当たらないこと。・ 単独の船橋当直者は、睡眠時間が十分ではない場合、居眠りに陥る危険性を考慮し、同じ姿勢を続けることなく、椅子から立ち上がって立って船橋当直に当たったり、身体を動かしたり、外気に当たったりするなどして、居眠りを防止する措置を採ること。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図

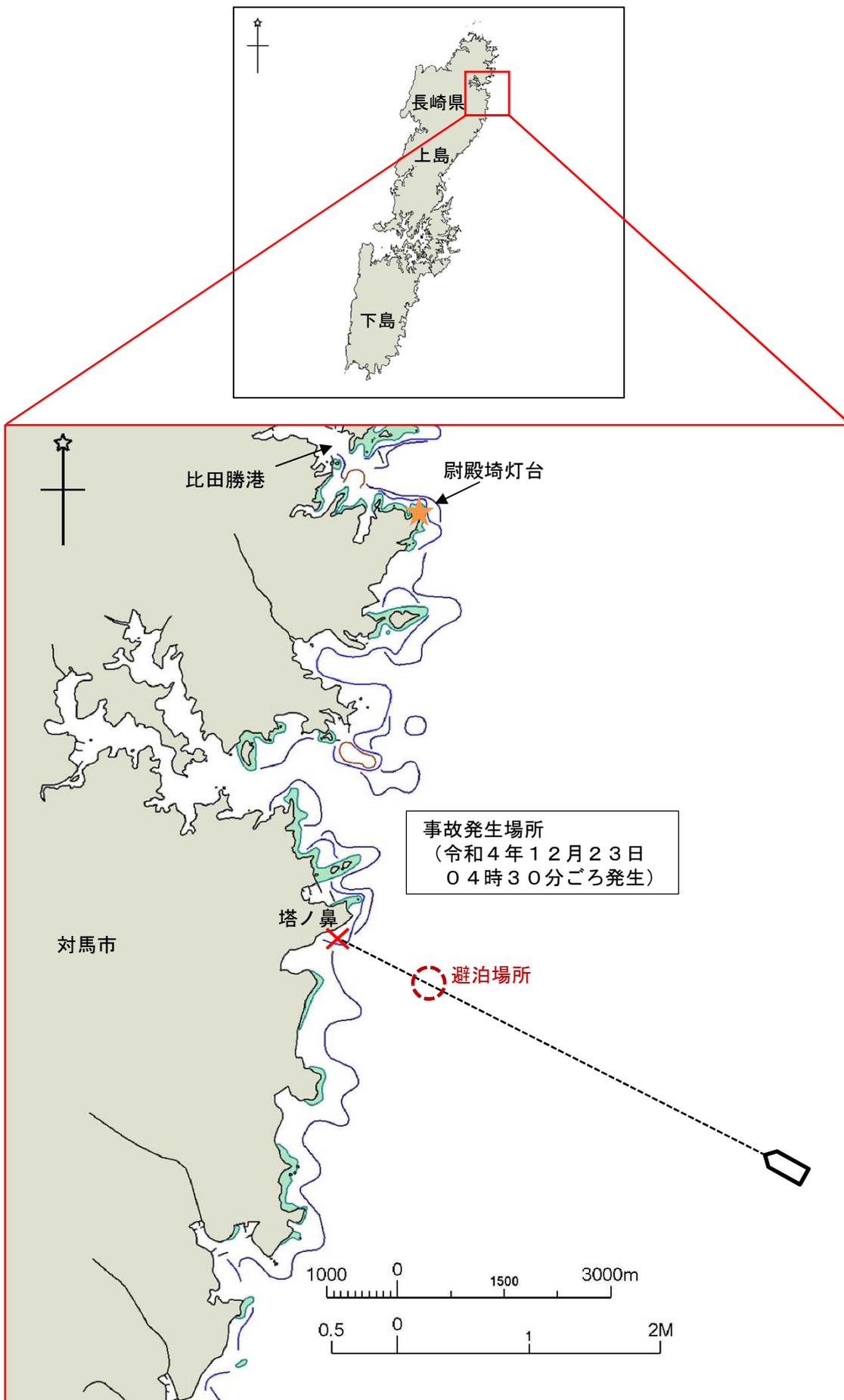


写真1 本船の乗揚状況

