

船舶事故調査報告書

令和6年1月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年9月23日 02時25分ごろ
発生場所	宮崎県日南市鵜戸埼北岸 鵜戸埼灯台から真方位327° 870m付近 （概位 北緯31° 39.1′ 東経 131° 27.8′）
事故の概要	漁船第五十八開洋丸は、南南西進中、岩場に乗り揚げた。 第五十八開洋丸は、船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月3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 第五十八開洋丸、344トン 132085、有限会社開洋水産（A社） 56.40m×8.50m×3.84m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年1月
乗組員等に関する情報	船長 50歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年5月19日 免状交付年月日 平成30年1月23日 免状有効期間満了日 令和5年1月22日
死傷者等	なし
損傷	中央部から船尾部にかけての船底外板に擦過傷、プロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、活魚運搬船であり、船長ほか4人が乗り組み、養殖魚の積込みの目的で、令和4年9月22日16時30分ごろ、鹿児島県始良市の養殖区画に向け、愛媛県宇和島市宇和島港を出港した。（写真1参照）



写真1 本船

船長は、出港操船を終えて船長室で休息し、23日00時40分ごろ、昇橋して前直の甲板員から引継ぎを受けて単独の船橋当直についてた。

船長は、操舵室中央の舵輪前にある背もたれ肘付きの椅子に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、宮崎県宮崎市戸崎鼻東方沖で南方に向けて変針するつもりで、約12ノットの対地速力で自動操舵により本船を南南西進させた。(写真2参照)



写真2 船長の船橋当直姿勢(再現)

船長は、宮崎県宮崎市宮崎港北方のリゾート施設の街明かりを右舷方に見て通過した後、海上が平穏で、周囲に航行の支障となる船舶が見当たらず、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、戸崎鼻東方沖の変針予定場所を通過し、同じ針路で南南西進を続け、02時25分ごろ鶴戸崎北岸の岩場に乗り揚げた。

船長は、衝撃で目を覚まし、周囲を見回して本船が岩場に乗り揚げたことを知り、主機を停止した。

船長は、衝撃を受けて昇橋してきた乗組員全員に損傷状況の確認を行うよう指示して船体に浸水がないことを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社に本事故の発生を連絡した。

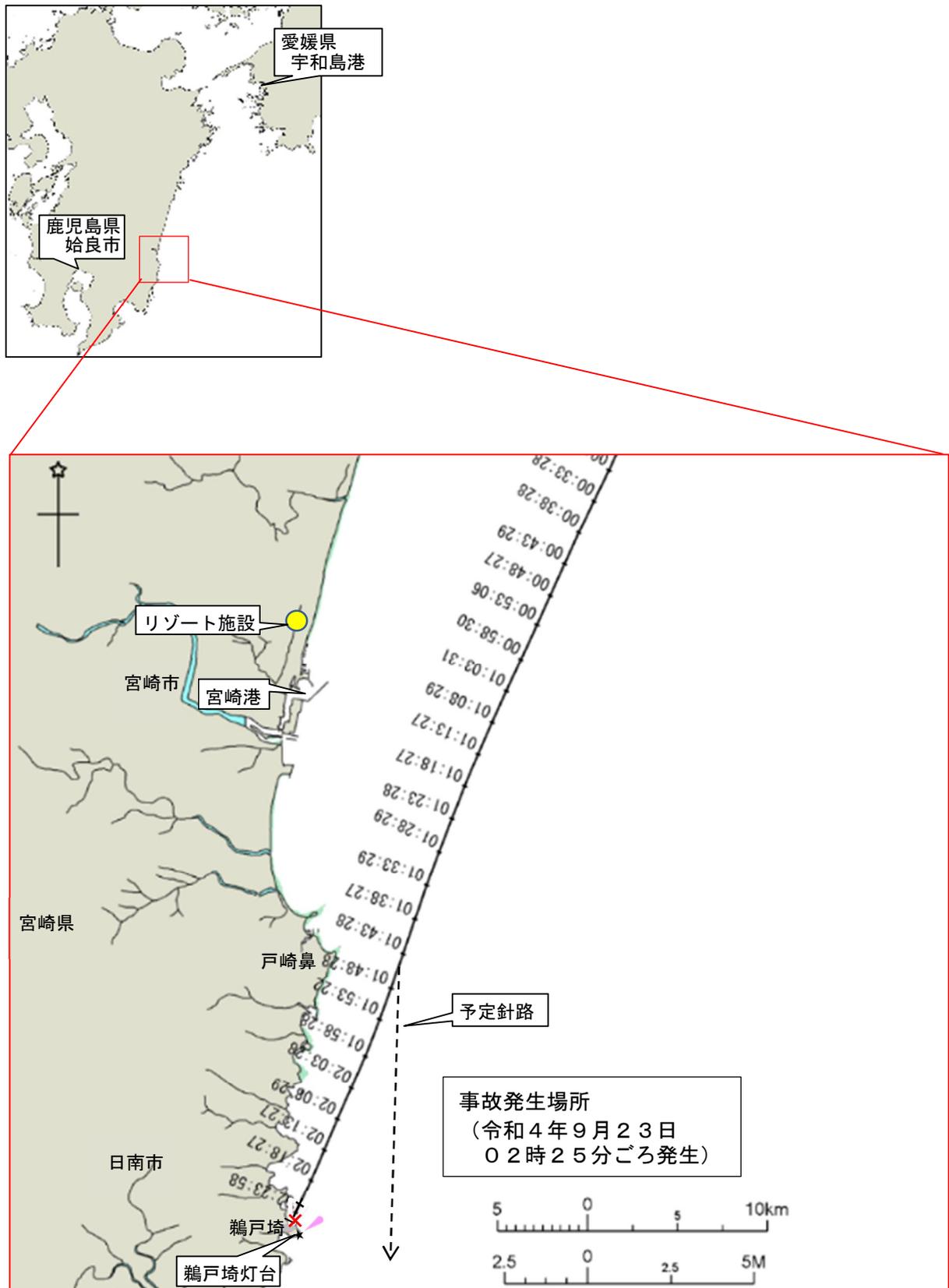
本船は、24日夕方、A社が手配した引船に引き下ろされ、同船により宇和島港にえい航された。

(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約4.5mであった。</p> <p>船長は、21日から22日の昼にかけて、親族の通夜及び葬儀に参列した後、夕方に出港しており、十分な睡眠がとれておらず、本事故当時、疲労が蓄積し、睡眠不足の状態であった。</p> <p>本船は、操舵室中央後部に、前方の移動物体を感知するように、第2種船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が設置されていた。</p> <p>船長は、本件警報装置を作動させると、手を上げるなど体の動きを感知させて警報のタイマーをリセットしなければならず、また、タイマー時間が経過すると吹鳴する警報音がうるさく感じるので、本事故当時、同装置を作動させていなかった。</p> <p>船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）第3条の18では、船橋航海当直警報装置を備える船舶の船長は、当該船舶の航行中は、同装置を常時作動させておかなければならないと規定されている。</p> <p>海上保安庁が居眠り海難防止を目的として発行しているリーフレット「居眠り海難防止運動実施中」には、次の旨の記載がある。</p> <p>(1) 居眠り運航誘発主要因</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 自動操舵の使用 ② 1人での船橋当直 ③ 腰掛け等の安楽姿勢 ④ 深夜帯、穏やかな天候 ⑤ 疲労を蓄積させる運航計画 <p>(2) 眠気防止に有効なこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 体操の実施 ② コーヒーの摂取 ③ 立った姿勢による船橋当直 ④ 外気に当たること
<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</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、鵜戸埼北北東方沖を自動操舵により南南西進中、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鵜戸埼北岸に向けて航行を続けたことから、鵜戸埼北岸の岩場に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、海上が平穏で、周囲に航行の支障となる船舶が見当たらなかったことにより気が緩み、また、疲労が蓄積して睡眠不足の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>本船は、本件警報装置が作動していなかったことから、船長が、居眠りに陥ったまま変針予定場所を通過したことに気付かず、鵜戸埼北岸に向けて航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、手を上げるなど体の動きを感知させて警報のタイマーをリセットしなければいけないこと及びタイマー時間が経過すると吹鳴する警報音がうるさく感じることから、本件警報装置を作動させていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、鵜戸埼北北東方沖を本件警報装置が作動していない状態で自動操舵により南南西進中、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鵜戸埼北岸に向けて航行を続けたため、鵜戸埼北岸の岩場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"> ・ 船橋当直者は、疲労が蓄積し、睡眠不足の状態では単独の当直につく場合、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、眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できない場合は、他の乗組員と2人で船橋当直についたり、交替したりすること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置している船舶の船長は、同装置を常時作動させ、同装置の警報タイマーを適切な時間に設定した上で、タイマーのリセット動作を適切に行うこと。

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※		船首方位 (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
00:38:28	31-59-45.9	131-37-50.9	データなし	210.3	12.2
00:43:29	31-58-49.2	131-37-20.5	同上	201.3	12.9
00:48:27	31-57-52.2	131-36-50.1	同上	205.8	12.2
00:53:28	31-56-54.8	131-36-19.6	同上	201.9	12.8
00:58:30	31-55-57.3	131-35-48.4	同上	207.6	12.4
01:03:31	31-55-00.3	131-35-17.8	同上	204.3	12.6
01:08:29	31-54-03.5	131-34-47.8	同上	202.5	12.6
01:13:27	31-53-06.4	131-34-18.7	同上	203.4	12.0
01:18:27	31-52-08.9	131-33-50.2	同上	199.5	12.3
01:23:28	31-51-10.5	131-33-23.3	同上	197.3	12.4
01:28:29	31-50-10.5	131-32-56.5	同上	205.0	13.2
01:33:29	31-49-09.5	131-32-30.4	同上	197.9	13.3
01:38:27	31-48-05.5	131-32-05.5	同上	198.1	12.9
01:43:28	31-47-06.1	131-31-40.5	同上	202.1	13.1
01:48:28	31-46-04.4	131-31-15.1	同上	196.6	13.1
01:53:22	31-45-02.3	131-30-48.6	同上	202.0	13.0
01:58:28	31-44-02.3	131-30-21.0	同上	204.7	13.0
02:03:28	31-43-04.8	131-29-51.6	同上	207.8	12.8
02:08:29	31-42-08.3	131-29-22.4	同上	203.3	11.8
02:13:27	31-41-12.8	131-28-54.8	同上	207.6	12.7
02:18:27	31-40-17.6	131-28-26.8	同上	207.6	11.9
02:23:58	31-39-19.3	131-27-55.3	同上	201.7	12.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置は、船首端から約41.7m、船尾端から約14.7m、左舷端から約0.5m、右舷端から7.9mであった。また、対地針路は真方位である。