

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 20帝尊

漁船登録番号 NS2-23385

総トン数 19トン

事故種類 乗揚

発生日時 平成20年4月6日 14時05分ごろ

発生場所 長崎県平戸瀬戸 広瀬灯台から真方位278° 580m付近  
(北緯33° 22.932' 東経129° 33.777')

平成21年 1 月 8 日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員長 後藤昇弘

委員 楠木行雄

委員 横山鐵男（部会長）

委員 山本哲也

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

漁船20帝尊<sup>でいぞん</sup>は、船長及び甲板員1人が乗り組み、長崎県松浦市調川港<sup>つきのかわ</sup>から同県佐世保市小佐々町<sup>こささ</sup>に向け出港し、平戸瀬戸に向けて西行中、平成20年4月6日14時05分ごろ、平戸島東岸に乗り揚げた。

同船には、船底に小破口及び擦過傷が生じたが、死傷者はなかった。

### 1.2 船舶事故調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を長崎地方海難審判理事所より引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年6月17日、6月19日及び10月16日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、20帝尊（以下「本船」という。）の船長、甲板員及び船舶所有者（以下「同社」という。）代表者の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、長崎県佐世保市小佐々町を基地とする中型まき網漁船団に所属する運搬船で、平成20年4月6日朝、漁場を発して10時頃に調川港に入港し、13時過ぎ、船長及び甲板員が乗り組み、同港を発し、小佐々町に向かった。

事故前、同船団は、同県生月島<sup>いきつき</sup>北方で一航海が3～4日の操業を行っており、本船は、魚群探索及び漁場から調川港までの漁獲物の運搬（2～3時間の航程で、1日1回）に従事していた。通常、船長は操船のみに当たり、甲板員は漁獲物の積込み、見回り及び水揚げ作業などに当たっており、これら作業以外のときには仮眠することができる状況であった。

船長は、出港操船に当たり、離岸して4～5分後、調川港北防波堤灯台を通過したあたりで眠気を感じたことから、平戸瀬戸の手前まで甲板員に船橋当直（以下「当直」という。）をさせるつもりで、同人に眠気がないことを確認し、眠気を感じたら知らせるよう指示して当直を交替し、操舵室後部の寝台で仮眠した。

甲板員は、これまで当直中に眠気を感じたことはないが、当日はいつもと同様に漁場から調川港に入港するまで仮眠したものの、事故前の2～3日間は豊漁で積込み等の作業に時間がかかったため睡眠不足気味であった。しかし、船長から平戸瀬戸の手前で起床して操船を交替することを指示されていなかったことから、小佐々町までのつもりで当直を引き継ぎ、自動操舵のまま続航し、津崎水道の手前でいったん手動操舵に切り換えて養殖筏をかわしながら進行した。津崎鼻寄りに同水道を航過した地点で、横島を0.2海里（M）ぐらいに隔てる針路（約259°（真方位、以下同じ。））に定めて再び自動操舵とし、横島を過ぎたら広瀬と牛ヶ首の間に向けて転じるつもりで、いすに座って約11.3ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）の速力で進

行中、レーダーに映像がないことを確認した。また、天気が良くて暖かく、慣れた海域であり、平戸瀬戸北口までは直線コースとなり、自動操舵としたので、安心して気が緩み、しばらく航行するうちに居眠りに陥った。

本船は、横島西端の平戸瀬戸に向かうための左転予定地点（広瀬灯台から $075^{\circ}2,300\text{m}$ 付近）を過ぎ、平戸瀬戸に入り、平戸島東岸に原針路、原速力のまま乗り揚げた。

甲板員は乗り揚げの衝撃で目を覚まし、船長も衝撃で目覚め、甲板員に代って機関のクラッチを切り、携帯電話で関係先に連絡した。

本事故の発生日時は、平成20年4月6日14時05分ごろで、発生場所は、広瀬灯台から $278^{\circ}580\text{m}$ 付近の平戸島東岸であった。

(付図1参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はなかった。

## 2.3 船舶の損傷等に関する情報

船長及び同社代表者の口述、漁船保険保険金支払請求書等によれば、船底に小破口及び擦過傷が生じ、潮が満ちるのを待ち、同社の手配で来援した僚船に引かれて離礁し、同船に曳航されて小佐々町の基地に帰港した。

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、受有免許証

船長 男性 26歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成14年3月11日

免許証交付日 平成19年2月6日

(平成24年3月10日まで有効)

甲板員 男性 21歳

受有免許証なし。

### (2) 主な乗船履歴

船長

船長の口述によれば、平成10年に漁船の甲板員となり、平成13年5月に甲板員として同社に入社し、一級小型船舶操縦士免許を取得したのち、平成14年4月から他の運搬船の船長、平成19年8月から本船の船長になった。

甲板員

甲板員の口述によれば、平成16年8月に甲板員として同社に入社し、平成19年8月から本船の甲板員になった。

(3) 健康状況

船長

船員手帳の健康証明書では、平成19年10月25日に合格と判定されている。

甲板員

船員手帳の健康証明書では、平成19年12月25日に合格と判定されている。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号	NS2-23385
主たる根拠地	長崎県佐世保市
船舶所有者	有限会社はまだ漁業
総トン数	19トン
Lr×B×D	22.23m×4.46m×1.89m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
連続最大出力	736kW
推進器	4翼固定ピッチプロペラ1基
進水年月日	平成19年8月23日

2.5.2 積載状態

船長及び同社代表者の口述によれば、調川港で漁獲物を揚げて空倉で、出港時の喫水は、船首1.0m、船尾2.0mであった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

船長の口述によれば、本船は、自動操舵装置、レーダー2台、GPSプロッター及び魚群探知機を装備し、レーダー2台及びGPSプロッターは作動中で、船体及び機器類には不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

事故現場の南方約 1 km に位置する平戸特別地域気象観測所の事故当日 14 時 00 分の観測値及び海上保安庁刊行の潮汐表によれば、次のとおりである。

天気 晴、気温 18.5℃ 風向 北北東、風速 2.2 m/s、視程 18.2 km  
潮汐及び潮流 ほぼ低潮時で、平戸瀬戸は 4.3 kn の南西流

#### 2.6.2 乗組員の観測

船長及び甲板員の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、天気は晴で、風も波浪もなく、潮候は下げ潮で、視界は良好であった。

#### 2.7 事故水域等に関する情報

調川港から小佐々町までの航路は、津崎水道及び平戸瀬戸を経由するもので、津崎鼻を過ぎると平戸瀬戸北口までは障害物のない直線コースとなる水域である。

また、平戸瀬戸は、船員法第 10 条に規定する船長自らが甲板にあつて操船すべき狭い水路に該当する水域である。

#### 2.8 安全管理に関する情報

同社代表者の口述によれば、同人は、「時間があるときにはできるだけ仮眠すること」などを口頭で乗組員に指示していた。

本船には、居眠り防止装置は装備していなかった。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 事故発生の状況

##### 3.1.1 事故に至る経路

2.1 から、本船が調川港を出港して事故発生場所に至るまでの経路は、出港後、津崎鼻寄りに津崎水道を航過して、横島を 0.2 M 位に隔てる地点から事故発生場所を結ぶ約 259° の針路線付近を航行したものであり、事故発生時刻は 14 時 05 分ごろ、事故発生場所は広瀬灯台から 278° 580 m 付近と考えられる。

(付図 1 参照)

##### 3.1.2 乗揚の状況

2.1 から、約 259° の針路、速力約 11.3 kn で進行中、乗り揚げたものと考えられる。

### 3.2 事故の要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況

2.4 (1)から、船長は、適法かつ有効な操縦免許を有していた。

##### (2) 船舶の状況

2.5.3 から、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

#### 3.2.2 操船の状況

2.1 から、甲板員は、操舵室のいすに座って操船に当たり、津崎水道を津崎鼻寄りに航過後、天気が良くて暖かく、レーダーに気になる映像がなく、平戸瀬戸北口までは障害物のない直線コースであったことから、自動操舵のできる環境となり、転進予定地点を過ぎて乗り揚げるまで眠り込んでいたものと考えられる。

#### 3.2.3 気象及び海象の状況

2.6 から、事故当時の気象は、天候晴、気温18.5℃、北北東の風、風力2、海上は平穏、視界良好で、平戸瀬戸には南西流があり、航行には支障はなかったと考えられる。

#### 3.2.4 自動操舵による運航

2.1 から、甲板員が、睡眠不足気味でいすに座って自動操舵で当直していたことは、当直業務が単調で、居眠りに陥りやすい状況であったと考えられる。

#### 3.2.5 事故発生に関する解析

(1) 2.1 及び 3.2.2 から、本船が、平戸瀬戸に向けて西行中、単独で当直中の甲板員が、居眠りをしたことから、転針予定地点を過ぎても転針することなく、原針路のまま航行したため乗り揚げたものと考えられる。

(2) 2.1 及び 3.2.2 から、甲板員が居眠りしたのは、事故前の2～3日間は豊漁で作業に時間がかかり、同人が睡眠不足気味となっていたこと、及び当時、天気が良くて暖かく、慣れた海域であり、レーダーに気になる映像もなく、しばらくの間直線コースとなり、自動操舵できる環境となって気が緩んだことが関与した可能性が考えられる。

(3) 2.1 から、船長は、平戸瀬戸の手前まで甲板員に当直させるつもりで仮眠していたのであるから、自身を起床させる時期などについて甲板員に明確な指示を行うか又は同瀬戸北口付近で起床しておれば、同瀬戸において自ら

操船でき、事故が回避された可能性が考えられる。

## 4 原因

本事故は、本船が長崎県松浦市調川港から平戸瀬戸に入り、同瀬戸を南下して同県佐世保市小佐々町に向けて航行中、単独で当直中の甲板員が居眠りに陥ったため、予定された転針地点を航過して原針路のまま航行を続け、平戸島東岸に乗り揚げたことによるものと考えられる。

甲板員が居眠りに陥ったことについては、当直中に眠気は感じていなかったが、事故発生日前の2～3日間は豊漁で作業に時間がかかり、睡眠不足気味となっていたこと、自動操舵できる環境となり気が緩んだこと、いすに座って自動操舵とする居眠りに陥りやすい姿勢で当直に当たったことが関与した可能性が考えられる。

また、船長が、狭い水路である平戸瀬戸に差し掛かる前に起床することなく仮眠を続け、同瀬戸北口付近から自ら操船していなかったことも関与した可能性が考えられる。

付図1 推定航行経路図

