

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第二十長漁丸
漁船登録番号 MZ 2 - 3 1
総トン数 9.7トン

事故種類 乗揚
発生日時 平成20年8月1日 06時45分ごろ
発生場所 宮崎県宮崎市宮崎港

宮崎港南防波堤仮設灯台から真方位221° 280m付近
(概位 北緯31° 55.2' 東経131° 29.0')

平成21年9月3日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委員 横山 鐵男(部会長)
委員 山本 哲也
委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第二十長^{ちょうりょう}漁丸は、船長が1人で乗り組み、宮崎県宮崎市宮崎港へ向け帰航中、平成20年8月1日06時45分ごろ、同港南防波堤の南側に敷設された消波ブロックに乗り揚げた。

同船には、右舷船底に破口及び擦過傷が生じ、機関室に浸水したが、死傷者はいなかった。

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、本事故の調査を門司地方海難審判理

事所から引き継ぎ、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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年10月12日、平成21年5月29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 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第二十長漁丸（以下「本船」という。）船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、宮崎県宮崎市宮崎港を水揚港とする中型まき網漁船団に所属する灯船^{*1}で、6月～9月の漁期中、月に5回くらいある休みを除いて、18時～19時ごろに僚船とともに宮崎港を出港して操業を行い、翌日の07時～08時ごろに宮崎港に帰港し、本船で4～5時間睡眠をとり、同じように出漁することを繰り返していた。

本船は、平成20年7月31日18時30分ごろ、船長が1人で乗り組み、操業の目的で、網船1隻、運搬船2隻及び他の灯船1隻とともに宮崎港を出港し、21時00分ごろ同港の北東方約18海里（M）付近の漁場に到着した。

本船は、漁場に到着後、魚群探索及び操業中の集魚を行い、翌8月1日05時00分ごろ操業を終え、帰港のため、他の灯船1隻とともに漁場を発進した。

船長は、操舵室右舷側に設置したいすに腰掛けて操船し、約225°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、6Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを使用し、自動操舵により航行中、宮崎港南防波堤仮設灯台（以下「仮設灯台」という。）から047°1.8M付近で、もう少しで着くなと思ったら気が緩み、眠気を感じたが、すぐに入港だったので外気にあたるなど居眠りを防止するための対処をしなかった。

本船は、船長が間もなく居眠りに陥ったため、宮崎港南防波堤（以下「南防波堤」という。）北端付近に向首したまま航行中、同防波堤の南側に敷設された消波ブロック

*1 「灯船」とは、まき網漁船団において、魚群探索及び集魚を担当する船舶をいう。

に乗り揚げた。

船長は、船尾船底からの音と衝撃で目覚めて機関を停止し、本船は、近くにいた漁船にえい航されて宮崎港に入港した。

本事故の発生日時は、平成20年8月1日06時45分ごろで、発生場所は、仮設灯台から221°280m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷等に関する情報

船長の口述によれば、右舷船底の船首から船尾にかけて破口及び擦過傷が生じ、機関室に浸水した。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 36歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成16年5月14日

免許証交付日 平成16年5月17日

(平成21年5月16日まで有効)

(2) 船長の主な乗船履歴等

船長の口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴等

平成元年ごろから漁船の甲板員として乗船するようになり、同13年から本船に乗船し、同16年から本船の船長になった。

② 健康状態

視力は両眼とも1.5で、聴力に異常はなく、健康状態は良好で、本事故当時は飲酒していなかった。

③ 休息及び疲労状況

本船の水揚港である宮崎港から、自宅のある港まで本船で約3時間かかるので、月に5回くらいある休みのとき以外は、宮崎港に着岸中の本船で休息しており、本事故当時も、帰港後に本船で休息をとっていた。本事故前の4日間は毎日出漁していたが、本事故前には十分に休息がとれた。

作業中はずっと照明を照らして航行するので休息する時間はなく、出港してから帰港を開始するまで休息をとっていなかったが、本事故当時の作業時間はふだんどおりで、疲労を感じていなかった。

1日の平均睡眠時間は4～5時間で、事故前にとった睡眠時間は約4時間であった。

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	MZ 2-31
主たる根拠地	宮崎県延岡市
船舶所有者	有限会社長漁丸
総トン数	9.7トン
L r × B × D	12.93m × 3.47m × 1.61m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	120（漁船法馬力数）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和59年7月25日
用途	まき網漁業付属船（灯船）

2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、積荷はなく、漁場発進時の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.3m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、磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機が装備されていたが、居眠り防止装置は装備されていなかった。また、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、潮汐及び日出時刻

(1) 気象観測値

事故現場の西約5kmに位置する宮崎地方気象台における事故当日06時00分の観測値は、天気は晴れ、西北西の風、風速3.2m/s、視程30kmで、同07時00分の観測値は、天気は晴れ、西北西の風、風速3.8m/s、視程

30 km であった。

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故現場付近の事故当日06時00分の潮汐は下げ潮の初期、潮高約1.9 mで、同07時00分の潮汐は下げ潮の初期、潮高約1.79 mであった。

(3) 日出時刻

海上保安庁刊行の天測歴によれば、事故現場付近の事故当日の日出時刻は、05時30分であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、本事故当時の気象及び海象は、天気は晴れ、風はほとんどなく、視界は良好で、海潮流はなかった。

2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌及び海図W1272によれば、本船が、本事故当時に発進した場所から宮崎港までの水域には、暗礁などはなく、航行の障害となるものはない。また、宮崎港は港則法適用港及び重要港湾で、同港北防波堤と北東方に約1,840 m延びる南防波堤により、北東方に開く港口が形成され、南防波堤の南側には消波ブロックが敷設されている。

また、船長の口述によれば、帰港の途中、一緒に帰港を開始した灯船が少し前を航行していただけで、本船の周囲に他船はいなかった。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、05時00分ごろ宮崎港から北東方約18 M付近の漁場を発進後、約225°の針路（以下「原針路」という。）及び約11 knの速力（以下「原速力」という。）で、自動操舵により航行した。
- (2) 本船は、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥り、原針路、原速力で南防波堤の南側に敷設された消波ブロックに向けて航行し、同消波ブロックに乗り揚げた。

3.1.2 事故発生時刻及び場所

2.1から、事故発生時刻は06時45分ごろで、事故発生場所は仮設灯台から221°280m付近と考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員に関する解析

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

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、船長は、操舵室内のいすに座って操船に当たり、自動操舵で航行中、仮設灯台から047°1.8M付近で眠気を催して間もなく居眠りに陥り、乗り揚げ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、本事故当時の気象及び海象は、天気は晴れ、西北西の風、風速は約3.5m/s、視界は良好で、海上は平穏、潮汐は下げ潮の初期で、海潮流はなかったものと考えられる。

3.2.4 当直業務の状況

2.1、2.7及び3.2.3から、船長は前日の18時30分ごろに宮崎港を出港してから本事故発生時まで、単独で操船や漁ろう作業に従事し、休息時間がなく、また、本事故当時は、晴天で海上が平穏であったこと、宮崎港までの水域に暗礁などの障害や他船が存在しなかったこと、及び自動操舵で航行していたことにより、当直業務が単調となり、居眠りに陥りやすい状況であったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.4(2)③及び3.2.4から、次のとおりであった。

(1) 本船は、宮崎港に向け帰航中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、原針路で南防波堤の南側に敷設された消波ブロックに向けて航行を続け、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。

(2) 船長は、出港後に休息時間がなかったこと、当直業務が単調となったこと、

及び眠気を催した際、いすに座った居眠りに陥りやすい姿勢で当直を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。

- (3) 船長が、眠気を催した際、いすから立ち上がって外気にあたるなど居眠りを防止するための対処をしていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

4 原因

本事故は、本船が、宮崎港北東方沖の漁場から同港へ向け帰航中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、原針路で航行を続け、南防波堤の南側に敷設された消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

船長が居眠りに陥ったのは、出港後に休息時間がなかったこと、当直業務が単調となったこと、及び眠気を催した際、いすに座った居眠りに陥りやすい姿勢で当直を続けたことによる可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

