

船舶事故等調査報告書

平成22年6月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|          |  |  |
|----------|--|--|
| 事故等番号    | 2009門第104号   |  |
| 事故等種類    | 衝突（防波堤）  |  |
| 発生日時     | 平成20年10月30日 10時00分ごろ   |  |
| 発生場所     | 鹿児島県枕崎港 鹿児島県枕崎港沖防波堤東灯台から真方位280° 110m付近<br>(概位 北緯31° 15.3′ 東経130° 17.3′)  |  |
| 事故等調査の経過 | 平成21年7月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |  |
| 事実情報     | <p>船種船名、総トン数 漁船 第三十三<sup>しゅうとく</sup>昌徳丸、19トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 KG2-3851、有限会社昌徳丸</p> <p>乗組員等に関する情報 船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>死傷者等 なし</p> <p>損傷 船首部に圧損及び破口</p>   |  |
| 事故等の経過   | <p>本船は、運搬船としてまき網漁に従事しており、船長ほか2人が乗り組み、10月29日15時00分ごろ市場のある枕崎港を出港し、同港南方約35海里で所属船団が操業している漁場に向かった。</p> <p>港外に出たあと、船長は甲板員に当直を任せて約2時間の睡眠をとった。船長は、漁場に近づいてから自ら単独で当直に就いて探索を行い、第1回目の揚網ののち、錨泊して約1時間の睡眠をとった。</p> <p>翌30日06時00分ごろ船長は、第2回目の揚網及び積み込みののち、枕崎港に向かって発進し、入港するまで単独で当直に立つことにしており、約8ノットの対地速力で北進した。</p> <p>船長は、市場からの入港時刻についての問い合わせにより、GPSで残航程が約6海里となったことを知ったが、その後、居眠りに陥り、10時00分ごろ、沖防波堤周囲の消波ブロックに衝突し、衝撃を感じた。船長は網船に連絡し、自力で航海を続行し、水揚げした。のち、本船は宮崎県の造船所で修理された。</p> |  |
| 気象・海象    | <p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮候 上げ潮中央期、潮高 約2.2m</p>  |  |
| その他の事項   | <p>船長は、このころ、連日約4時間の睡眠であった。</p> <p>漁労長は、船長に対して無理をしないように注意していた。</p> <p>甲板員は十分に休息をとっていたが、船長は彼らに当直を任せることが少なかった。</p> <p>船長は、「昼間の眠気指数テスト」の結果が低得点で、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の疑いはなかった。</p>  |  |
| 分析       | 乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象の関与<br>判明した事項の解析  | あり<br>なし<br>なし<br>本船は、枕崎港沖を航行中、単独で船橋当直中の |

|    |   |
|----|---|
|    | <p>船長が、睡眠不足により居眠り陥ったことにより、防波堤周囲の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員に航海当直を適当に配分したり、探索時間を少なくしていれば、睡眠不足を解消できたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が枕崎港沖を航行中、当直中の船長が居眠りに陥ったため、防波堤周囲の消波ブロックに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>  |