

# 船舶事故調査報告書

平成23年6月9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 石川 敏 行  
委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年6月24日 01時50分ごろ
発生場所	鹿児島県十島村諏訪之瀬島北岸 十島村中之島灯台から真方位226°13.4海里（M）付近 （概位 北緯29°40.2′ 東経129°43.8′）
事故調査の経過	平成22年6月24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 清福丸、19トン MZ2-10030（漁船登録番号）、有限会社清福丸 14.96m（Lr）×3.85m×1.98m、FRP ディーゼル機関、610kW（漁船法馬力数）、平成6年3月1日
乗組員等に関する情報	船長 49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 昭和54年6月15日 免許証交付日 平成20年8月27日 （平成25年8月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷中央部船底外板に破口、プロペラ軸曲損及びプロペラ翼先端欠損
事故の経過	本船は、船長ほか5人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、平成22年6月24日00時ごろ、船長が単独の船橋当直に就き、針路を約195°（真方位）に定め、海流により約3°左方に流されながら、対地速力約6.8～7.0ノットで自動操舵により、中之島西方沖約3Mを船首方約1.2Mにある諏訪之瀬島に向けて航行した。 船長は、諏訪之瀬島まで約3Mとなったところで、左転して諏訪之瀬島と中之島の間の中之島水道を通過することにして南進を続けた。 船長は、操舵室に設置した見張り用の台（以下「見張り台」という。）の上に立ち、操舵室の天井から顔を出して周囲の見張りをしたり、時々見張り台に腰を掛けて6Mレンジとしたレーダーを見たりしながら航行中、足が疲れたことから見張り台に腰を掛け、右側の壁に寄り掛かった姿勢でいたところ、01時を過ぎた頃から眠気を催すようになり、居眠りに陥った。 本船は、予定変針場所を通過して諏訪之瀬島北岸に向けて航行し、01時50分ごろ、同島北岸に乗り揚げた。

	<p>船長は、衝撃で目が覚め、本船が転覆するおそれがないことを確認したのち、船舶電話で118番通報して海上保安庁に救助を要請し、乗組員全員が巡視船に救助された。</p> <p>本船は、後日、サルベージによって離礁し、宮崎県日向市細島港にえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風 ほとんどなし、視程 約100m</p> <p>海象：波浪 なし、潮汐 ほぼ低潮時</p> <p>特記事項：黒潮による東方への海流があった。</p>	
その他の事項	<p>本船は、通常、船長ほか2人で3時間交替の船橋当直を行っていたが、出港直前に船橋当直要員の1人が下船したため、船長ほか1人で3時間交替の船橋当直を行っていた。また、外国人船員には、船橋当直を行わせていなかった。</p> <p>本船は、船員法が適用され、1日の最長航行時間が16時間を超えることから、3人の航海当直要員（甲板部の安全最小定員）が必要であった。</p> <p>船長は、本事故の発生前に眠気を感じたとき、生き餌の見回りをし、風に当たって眠気を覚まそうとした。</p> <p>船長は、レーダーのガードリングを1.8Mに設定していたが、雨雲を感知して警報が頻繁に鳴るので、波浪や雨雪によるノイズを除去する調整（アンチクラッター）を行って雨雲の映像がレーダー画面上に表示されないようにしていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、諏訪之瀬島北方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して諏訪之瀬島北岸に向けて航行し、同島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、当直要員の1人が出港直前に下船し、2人で3時間交替の船橋当直を行っていたことから、睡眠不足の状態となっていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、レーダーのガードリングを1.8Mに設定していたが、本事故時、レーダー画面の調整が影響し、陸岸に接近しても警報が鳴らなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、諏訪之瀬島北方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して諏訪之瀬島北岸に向けて航行し、同島北岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故の再発防止策として、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船橋当直中に眠気を催した場合には、立ち上がって移動するなどして眠気を払う措置を採ること。</li> <li>・甲板部の安全最小定員（3人）を確保すること。</li> </ul> <p>なお、A船には、居眠り防止装置が設置されていなかったが、同装置が</p>	

	設置されていれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報音で目が覚めた可能性があると考えられる。
--	--

※ 「参考」は、今後の同種船舶事故等の再発防止のために役立つと考えられる事項を列挙したものである。