

船舶事故調査報告書

平成23年8月25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

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年5月13日 23時10分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島 ^{つば} 鰐 ^{たすけ} 崎南南東方の岩場 平戸島所在の田助港外防波堤灯台から真方位337° 1,600m付近 (概位 北緯33° 24.2′ 東経129° 33.4′)
事故調査の経過	平成22年5月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 第八十八大 ^{だい} 吉丸、286トン NS1-1036（漁船登録番号）、まる川漁業株式会社 57.13m×8.20m×4.30m、鋼 ディーゼル機関、1,103kW、昭和63年9月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年10月11日 免状交付年月日 平成17年10月5日 免状有効期間満了日 平成22年10月10日
死傷者等	なし
損傷	球状船首及び前部船底外板に破口及び亀裂、シューピースに曲損
事故の経過	本船は、大中まき網船団の運搬船であり、船長ほか8人が乗り組み、平成22年5月13日20時40分ごろ佐賀県唐津市唐津港を出港して東シナ海の操業海域に向かい、船長が、出港操船から引き続いて単独で船橋当直に就き、21時45分ごろ、唐津市波戸岬沖においてレーダーで平戸島北端の鰐崎を確認し、針路を鰐崎付近に向く約235°（真方位）に定め、約12ノットの対地速力で自動操舵により航行した。 船長は、船橋左舷側に設置された背もたれと肘掛けの付いた椅子に腰を掛けて見張りを行い、鰐崎の東北東方約2海里（M）で右転して平戸島北方 ^{しらたけ} の白岳瀬戸に向けるつもりで西進中、22時30分ごろ、変針予定場所まで約6Mとなったところで、周囲に他船の灯火が見当たらなくなり、6Mレンジとしたレーダーでも他船の映像が認められなかったことから、緊張感が薄れて眠気を感じるようになり、その後、居眠りに陥った。 本船は、変針予定場所を通過し、23時10分ごろ鰐崎南南東方の岩場に乗り揚げた。 船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、機関を後進にかけたが離礁することができず、海上保安庁等に事故の発生と船首部の燃料タンクから油の流出があることを通報した。

	<p>本船は、来援したサルベージ船により引き下ろされ、最寄りの造船所まで自力航行した。</p> <p>流出油は、流出油防除作業船、地元漁業者、海上保安部の巡視船等による防除作業により処理された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>								
その他の事項	<p>本船は、平成22年5月8日12時00分ごろ唐津港を出港し、東シナ海で操業したのち、11日08時00分ごろ漁場を発進し、約37時間かけて13日02時50分ごろ唐津港に入港した。</p> <p>船長は、船長を含む4人による単独3時間交代の船橋当直とし、日頃は1日約8時間の睡眠をとっていたところ、12日は、20時～23時の船橋当直を行って約2時間の仮眠をとり、13日01時30分ごろから入港操船に当たり、夕方まで水揚げ作業を行って出港前に約2時間の仮眠をとっただけで20時40分ごろに出港しており、睡眠不足の状態であった。</p> <p>船長は、1か月に5回程度水揚げのために唐津港に入港しており、満月の前後5日間が休漁日となっていた。</p> <p>本船には、居眠り防止装置は設置されていなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、平戸島鐳埼東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して同島鐳埼南南東方の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋当直と水揚げ作業の間に断続的に短時間の睡眠をとっていただけであり、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がいなくなって緊張感が薄れ、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けるうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、平戸島鐳埼東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して同島鐳埼南南東方の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋当直と水揚げ作業の間に断続的に短時間の睡眠をとっていただけであり、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がいなくなって緊張感が薄れ、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けるうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、平戸島鐳埼東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して同島鐳埼南南東方の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋当直と水揚げ作業の間に断続的に短時間の睡眠をとっていただけであり、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がいなくなって緊張感が薄れ、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けるうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸島鐳埼東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して同島鐳埼南南東方の岩場に向けて航行し、同岩場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>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れ、身体を動かすなどして眠気を払うこと。 ・眠気を払うことができないときは、他の当直者と交代すること。 ・本船には、居眠り防止装置が設置されていなかったが、同装置を設置していれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報ブザーによって目を覚まし、本事故を防止することができた可能性があると考えられるので、同装置を設置することが望ましい。 								