

船舶事故調査報告書

平成24年9月13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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月31日 04時11分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島 ^{つば} 鑄崎東方の岩場 平戸市所在の ^{たすけ} 田助港外防波堤灯台から真方位340° 2,200m 付近 （概位 北緯33° 24.5′ 東経129° 33.3′）
事故調査の経過	平成23年8月1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 第八十一丸 ^{まるひく} 福丸、308トン NS1-984（漁船登録番号）、丸福漁業株式会社 46.00m (Lr) × 9.00m × 4.10m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、昭和60年9月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年10月5日 免状交付年月日 平成21年9月10日 免状有効期間満了日 平成26年10月4日
死傷者等	なし
損傷	船首船底キールに曲損 両舷船首船底部に擦過傷及び破口を伴う凹損
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、平成23年7月31日01時40分ごろ佐賀県唐津市唐津港を出港し、船長が、出港操船に引き続いて単独で船橋当直に就き、GPSプロッターと4海里（M）レンジとしたレーダーを使用して速力約11.5ノットで自動操舵により長崎県長崎市長崎港に向かった。 船長は、前回の休暇から約10日が経過しており、その間、昼夜の別のない出入港作業及び漁獲物の積込み、積卸し作業で疲労が蓄積するとともに、睡眠時間が断続的で睡眠不足の状態となっていた。 船長は、03時15分ごろ、唐津市向島の北方2M付近において、針路を平戸瀬戸北口付近に向ける約231°（真方位、以下同じ。）に定めた頃より、反航船も少なくなったので、少し眠気を催すように

	<p>なった。</p> <p>船長は、03時30分ごろ、平戸瀬戸北口の手前8M付近において、左舷船首方から反航して来る5～6隻のレーダ映像を認めたので、反航船と通過する際の船間距離を広げるため、針路を錨埼付近に向ける約240°に転じたが、その後、錨埼の東方約2M（以下「変針予定場所」という。）に達したら左転し、平戸瀬戸に向ける針路に変針することにして航行した。</p> <p>船長は、03時50分ごろの時刻を確認したが、操舵スタンド右側に置いた背もたれのない椅子（高さ約80cm）に腰を掛け、左肘を操舵スタンドに載せた姿勢で当直を行っていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して錨埼に向けて航行し、04時11分ごろ錨埼東方の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、クラッチを中立としたのち、機関を後進にかけて離礁を試みたが、離礁することができず、会社に事故の発生を報告し、救助を依頼した。</p> <p>本船は、来援したタグボートにより引き下ろされたのち、造船所まで自力航行した。</p> <p>海上保安庁へは付近を航行中の遊漁船が通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだん、当直中に眠気を催したときには、体をつねったり、コーヒーを飲んだりして居眠りしないようにしていた。</p> <p>船長は、1か月に5回程度水揚げのために唐津港等に入港しており、満月の前後5日間が休みとなっていた。</p> <p>本船では、毎正時の位置をGPSプロッターから読み取り、操舵室に備付けのノートに記入することになっていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.1m、船尾約4.2mであった。</p> <p>本船の乗揚場所付近は、岩場であり、沖に向かって急激に深くなっていたのでプロペラや舵に損傷はなかった。</p> <p>本船は、居眠り防止装置がなかった。</p>
<p>分析</p> <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、錨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錨埼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、疲労と睡眠不足によって眠気を催すようになったものの、椅子に腰を掛けて当直を続けたことから、居眠りに陥った可能性がある</p>

	<p>ると考えられる。</p> <p>本船には、居眠り防止装置がなかったが、同装置が設置されていれば、本事故を回避することができ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、鰐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鰐埼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、椅子から離れて外気に当たったり、コーヒーを飲んだり、ガムをかむなどして居眠りに陥らないようにすること。 ・ 眠気を払うことができない場合には、他の乗組員と船橋当直を交代すること。