

## 船舶事故調査報告書

平成24年3月8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 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年10月27日 23時48分ごろ
発生場所	福岡県福岡市能古島西岸 能古島灯台から真方位218° 840m付近 （概位 北緯33° 37.9′ 東経130° 17.9′）
事故調査の経過	平成23年10月28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 <sup>とみえい</sup> 富榮丸、19トン YG2-7991（漁船登録番号）、個人所有 17.57m (Lr) × 4.25m × 1.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和63年6月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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4年8月25日 免許証交付日 平成19年7月31日 （平成24年8月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口、キールの一部が破損、舵柱、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成23年10月23日21時00分ごろ山口県萩市萩漁港を出港し、長崎県対馬市上島北東方沖の漁場において、あまだいはえ縄漁の操業を行い、27日16時00分ごろ操業を終えて同漁場を発進し、福岡市博多漁港に向けて帰途についた。 船長は、20時00分ごろ単独で船橋当直に就き、操舵室中央で椅子に腰を掛け、GPSプロッターと1.5海里（M）レンジとしたレーダーを使用し、速力約9ノットで自動操舵により福岡市志賀島西方に向けて南進した。 船長は、23時過ぎに志賀島の北西方沖に設置されたシタエ曾根灯浮標の灯光を確認したのち、志賀島の西岸沿いを南東進した。 船長は、志賀島南西方沖で能古島の東方沖に向ける針路とすることにしてしたが、志賀島南西方沖で大型船2隻と行き会う状況となり、また、目視及びレーダーにより福岡湾内で小型底びき網漁船が多数操業しており、予定進路付近にも操業漁船がいたので、23時38分ごろ針路を約170°（真方位、以下同じ。）として操業漁船がいない能古島の北西方沖に

	<p>向け、同島北端から約0.3～0.5M（以下「変針予定場所」という。）のところで同島東方沖に向ける針路に変針することにし、自動操舵により航行した。</p> <p>船長は、操業中の睡眠不足と疲労が溜まった状態であった上、前方に操業漁船がいなかったことで気が緩み、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行っていたところ、針路を約170°として間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長は、変針予定場所に達したことに気付かず、同場所を通過して能古島の西岸に向けて航行し、23時48分ごろ同島西岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、日出から19時ごろまでの間に3回の縄入れ及び縄揚げを行い、夜間は操業せずに錨泊していた。</p> <p>船長は、操業中は操舵室で操業を指揮するとともに操船を行い、夜間の錨泊中には操舵室で仮眠をとることにしていたが、平成22年に航行中の外国船が2度も錨泊中の本船に衝突したことから、仮眠中に何度も起きてレーダーや目視で周囲の状況を確認しており、本事故当時、ふだんの1週間連続の操業よりも短い4日間の操業であったものの、睡眠不足と疲労が溜まった状態となっていた。</p> <p>船長は、27日16時00分ごろ漁場を発進してから20時00分ごろに当直に就くまでの間、食事をとったのち、横になってうとうとしていたが、仮眠をとるまでには至らなかった。</p> <p>船長は、ふだんの当直中に眠気を催したときには、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しないようにしていたが、本事故時は椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、本船が停止しており、前方に島影が見えたので乗り揚げたことに気付き、機関を後進として離礁を試みたが、離礁することができなかった。</p> <p>船長は、海上保安庁に事故発生を通報し、翌28日乗組員が巡視船に救助された。</p> <p>本船は、サルベージ船により離礁して応急修理を行ったのち、僚船にえい航されて29日22時00分ごろ萩漁港に帰港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約3～4m/s、視界 良好  海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約157cm</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、42年間漁業に従事し、平成14年に本船を購入してあまだいはえ縄漁などを操業していた。</p> <p>本船は、操舵室にエアコンディショナーが設置されていたが、本事故時は使用していなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与  船体・機関等の関与  気象・海象の関与  判明した事項の解析</p>	<p>あり  なし  なし  本船は、能古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、変針予定場所を通過して能古島西岸に向けて航行し、同島西岸に乗り揚げたものと考えられる。  船長は、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であっ</p>

		<p>た上、前方に操業漁船がいなかったことで気が緩み、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、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船には、居眠り防止装置が設置されていなかったが、同装置が設置されていれば、居眠りに陥った際、警報音で目が覚め、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、能古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、変針予定場所を通過して能古島西岸に向けて航行し、同島西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>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"> <li>・深夜の当直中には、時々、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。</li> <li>・眠気を払拭することができない場合には、他の乗組員と船橋当直を交替すること。</li> </ul>