

船舶事故調査報告書

平成24年5月10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10月20日 04時40分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市相浦港南西方の大平瀬 <small>あいのうら おおひらせ</small> 肥前大平瀬灯標から真方位120°150m付近 （概位 北緯33°10.4′ 東経129°36.7′）
事故調査の経過	平成23年10月21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 <small>かいりょう</small> 海涼、4.9トン NS3-59286（漁船登録番号）、個人所有 12.60m (Lr) × 2.53m × 1.05m、FRP ディーゼル機関、358kW（漁船法馬力数）、昭和54年5月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 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 平成15年8月8日 免許証交付日 平成21年4月13日 （平成26年4月12日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（船長）
損傷	船首船底部に破口、舵柱、プロペラ軸及びプロペラ翼先端に曲損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、平成23年10月19日17時00分ごろ佐世保市黒島にある黒島漁港を出港して黒島北方約1,300mの漁場で一本釣り漁の操業を行ったのち、20日03時30分ごろ水揚げのために相浦港に向かい、相浦港中央卸売水産市場において水揚げを行った。</p> <p>本船は、水揚げを終えたのち、04時過ぎごろ相浦港を出港して黒島漁港に向けて帰途につき、船長が、操舵室右舷側で椅子に腰を掛け、前方の航路標識や島々を目視により確認しながら手動操舵により航行した。</p> <p>船長は、相浦港1号防波堤（以下「1号防波堤」という。）の約200m手前から徐々に増速し、1号防波堤を通過したのち、肥前大平瀬灯標（灯質：連続急閃白光）と丸曾根灯浮標（灯質：モールス符号緑光 毎8秒にB（-・・・））の間（約850m）のほぼ中央に向けて約20ノットの速力で南西進した。</p> <p>船長は、出漁前によく眠れなかったため操業中から多少眠気を感じており、水揚げを終えたこともあって1号防波堤を通過した頃から眠気が強くなった。</p> <p>船長は、ふだん眠気を催したときには、風防から顔を出して外気に当た</p>

	<p>っていたものの、相浦港から黒島漁港までは約25分間であるので、帰港するまでは眠気を我慢することができると思い、椅子に腰を掛けた姿勢で手動操舵を続けた。</p> <p>船長は、右舷前方に肥前大平瀬灯標と左舷前方に丸曾根灯浮標の灯光を視認したのち、前方に他船が見当たらず、帰途についた安心感から気が緩み、椅子に腰を掛けて舵輪の頂部を左手で持ち、風防の右舷側壁を右手で持っていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、大平瀬に向けて航行するようになり、大平瀬東側の干出浜（岩）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚時の衝撃で舵輪前の棚に頭部が当たって目が覚め、本船が、船首を西方に向けて岩場に乗り揚げていることに気付き、04時40分ごろ携帯電話で知人に救助を要請した。</p> <p>本船は、自然離礁して付近海域を漂流していたところ、来援した知人の船に救助されて相浦港にえい航された。</p> <p>船長は、相浦港で救急車により病院に搬送され、頭部切創等と診断された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約145cm（佐世保）</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約30年間漁業に従事し、平成16年5月に本船を中古で購入して一本釣り漁を行っていた。</p> <p>船長は、ふだん、17時00分ごろ出港して夜間操業を行い、06時00分ごろ帰港したのち、13時00分ごろまで約6時間の睡眠をとっていたが、心配事があって睡眠を十分にとれない日が続き、本事故の前日もうとうとはしていたものの、睡眠をほとんどとることができず、操業中に睡眠をとることができないので、睡眠不足の状態となっていた。</p> <p>本船の相浦港出港時の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.5mであった。</p> <p>大平瀬は、南北約250m及び東西約200mの範囲に拡張する干出浜（岩）であり、中央部に肥前大平瀬灯標が設置されていた。</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、相浦港南西方沖を手動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の船長が、舵輪の頂部を左手で持った姿勢で居眠りに陥ったことから、舵輪が右に回って舵が右にとられ、右回頭しながら大平瀬に向けて航行し、大平瀬東側の干出浜（岩）に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操業を終えて相浦港に入港後に帰港したが、操業中に眠気を感じていたところ、睡眠不足の状態であった上、前方に他船が見当たらず、水揚げを終えて帰途についた安心感から気が緩み、眠気が増したものの、椅子に腰を掛けた姿勢で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>

原因	本事故は、夜間、本船が、相浦港南西方沖を手動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、右回頭しながら大平瀬に向けて航行し、大平瀬東側の干出浜（岩）に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・単独で手動操舵中に眠気を催した場合は、椅子から離れ、立って操舵をするなどして居眠りに陥らないようにすること。