

船舶事故調査報告書

平成24年8月2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24年4月15日 12時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市ツブラ島北岸 五島市所在の伊福貴港島防波堤西灯台から真方位332° 2,500m 付近 （概位 北緯32° 46.5′ 東経128° 57.3′）
事故調査の経過	平成24年4月17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 ^{しょうりょう} 松 漁 丸、4.7トン NS3-603839（漁船登録番号）、個人所有 12.05m (Lr) × 2.39m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、25.74kW、昭和62年4月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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62年7月30日 免許証交付日 平成24年3月7日 （平成29年3月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に亀裂、プロペラ軸及びプロペラ曲損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、‘親戚の廃船予定の船’（以下「A船」という。）を五島市福江港に回航するため、平成24年4月15日11時40分ごろ長崎県新上五島町 ^{しゆく}宿 の浦を出航し、親戚2人が乗ったA船を先導して新上五島町ヘボ島南端に達したとき、船長が、遠隔操舵としてGPSプロッターの画面を見ながら、自動操舵装置のリモコンの操舵ダイヤルの操作を行い、針路を福江港方向として南西進した。</p> <p>船長は、操舵室の椅子に座って操舵ダイヤルにより適宜に針路を修正しながら航行していたところ、いつしか居眠りに陥り、五島市口 ^{くちそね}菅根 付近を通過したのちに左転し、12時30分ごろツブラ島北岸の玉砂利の多い岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚めて乗り揚げたことに気が付き、本船からの油の流出がないことを確認し、錨を入れて本船を固定したところで、後方から追い付いてきたA船に救助されて福江港に戻った。</p> <p>本船は、知人の船によって引き下ろされ、福江港にえい航されたのち、修理された。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好

<p>その他の事項</p>	<p>海象：海上 平穩、潮汐 上げ潮中央期</p> <p>船長は、A船が本船と同型機関だったので、部品等を再利用するため、福江港に回航して廃船することになっていた。</p> <p>本船の自動操舵装置のリモコンは、常に操舵室右舷窓枠のそばに置かれており、遠隔操舵に切り替えてリモコンの操舵ダイヤルを左又は右に回せば、回す度合いに応じた左舵又は右舵を取ることができるようになっていたが、直進しているときも、本船がわずかずつ左転又は右転するので、同ダイヤルに手を添えて頻繁に針路を修正する必要があった。</p> <p>船長は、本事故前日の14日、昼間に友人とゴルフをしたのち、夕刻からの親戚の法事に参加し、18時30分ごろから24時00分ごろまで親戚と飲酒して親戚宅に戻り、6、7人と一緒にこたつ周辺でうたた寝した。</p> <p>船長は、本事故後、親戚から、A船の速力が遅くて本船に追い付けなかったが、15日12時27分ごろ本船が左転し始めたため、異変を感じた親戚が携帯電話で船長に問い合わせたものの、応答がなく、また、本船が乗り揚げる直前の12時30分ごろ本船に2回目の問い合わせをしたことなどを聞いた。</p> <p>本船は、口曾根付近を通過したのちに左転したが、船長にはそのときの記憶はなかった。</p> <p>本船は、GPSプロッター画面に残っていた本事故当時の航跡では、口曾根付近に達する前からわずかずつ右転して前日の直進している航跡から外れ、ツブラ島北方を通過する直前に大きく左転して同島北岸に乗り揚げていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約0.5mであった。</p> <p>奈留島周辺の潮流は、本事故当時、上げ潮の北西流であった。</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 あり</p> <p>本船は、口曾根付近を遠隔操舵で南西進中、単独で操船していた船長が居眠りに陥ったことから、左転してツブラ島北岸に向けて航行し、同岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、以下のことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 船長は、本事故前日、昼間にゴルフをしていたこと、及び親戚の法事に引き続いて24時00分ごろまで飲酒したのち、こたつ周辺でうたた寝したことから、睡眠不足で疲れていた可能性があると考えられること。</p> <p>(2) 船長は、本事故当日、天気が晴れており、海上も平穩であり、遠隔操舵に切り替えて目的地の福江港方向に針路を定めたことから、操舵ダイヤルで頻繁に針路を修正する必要があったものの、緊張感が薄れていった可能性があると考えられること。</p> <p>本船は、本事故当時、ツブラ島から離れる方向</p>

	<p>の北西流の影響を受けていたが、左転してツブラ島北岸に向けて航行していることから、居眠りに陥り、操舵ダイヤルに添えていた手で同ダイヤルを左に回した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、口曾根付近を遠隔操舵として航行中、単独で操船していた船長が居眠りに陥ったため、左転してツブラ島北岸に向けて航行し、同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"> ・十分な睡眠を取って、航行に備えること。