

船舶事故調査報告書

平成25年10月24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25年4月13日 07時30分ごろ
発生場所	長崎県小値賀町野崎島西岸 小値賀町所在の津和崎灯台から真方位046° 1,300m付近 (概位 北緯33° 10.1′ 東経129° 07.4′)
事故調査の経過	平成25年6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 55龍鳳、19トン NS2-23413（漁船登録番号）、エテルナ・ワコー株式会社 29.50m×5.20m×1.67m、FRP ディーゼル機関、736.0kW、平成21年9月19日 第292-49024号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 31歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年3月30日 免許証交付日 平成23年2月23日 (平成28年3月30日まで有効) 機関員 男性 19歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年3月28日 免許証交付日 平成24年3月29日 (平成29年3月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラ及び舵が曲損、船底に擦過傷、船底ソナー部に亀裂
事故の経過	本船は、船長及び機関員ほか2人が乗り組み、平成25年4月13日04時30分ごろ長崎県五島市姫島北方沖の漁場から漁獲物約20tを積載して帰航を開始した。 船長は、機関回転数毎分約1,400の約11ノットの対地速力とし、津和崎鼻を船首目標として自動操舵で北東進中、05時30分ごろ、いつもどおり、他船に注意し、眠くなったら誰でもいいから起こして交替するようにと指示を行い、本船に加勢のために網船から移乗

	<p>していた機関員に単独の船橋当直を引き継ぎ、操舵室後方で仮眠をとった。</p> <p>機関員は、自動操舵で何度か前方に停泊していた他船を避ける操船をした後、周囲に他船を認めず、06時50分ごろ、眠気を催したので、約1、2分間、外に出て外気に当たり、ふだん、眠くなって当直を交替してもらうときに比べれば、大した眠気ではないから大丈夫と思い、操縦席に戻り、座って操船を続けた。</p> <p>機関員は、07時00分ごろ小値賀町小値賀島南方を航行している記憶があったが、いつしか居眠りに陥り、07時30分ごろ本船が、野崎島西岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が機関を停止し、来援した僚船に引き下ろされ、別の僚船にえい航され、長崎県佐世保市相浦港<small>あいのうら</small>で水揚げをした後、造船所に回航の上、修理された。</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：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、運搬船であり、喫水が、船首約1.0m、船尾約2.5mであった。</p> <p>機関員は、本事故後、本事故当時には、本船の周囲に他船がいなかったもので、気が緩んだと思った。</p> <p>機関員は、本事故の前日の12日13時00分ごろから20時00分ごろまで休憩した後、22時00分ごろまで作業に従事し、翌13日02時00分ごろまでに約1時間仮眠をとり、その後、作業に従事していたので、睡眠不足ではなく、それほど疲れていないと思っていた。</p> <p>船団がまとまって帰航するときには、ほかの運搬船も含めて網船から加勢のために1人か2人を移乗させ、船橋当直を交替しながら、航行しており、眠くなったら船橋当直を交替するよう、会社から指示されていた。</p> <p>網船からの運搬船への加勢要員は、毎回決まった者が移乗するのではなく、そのときの状況に応じて網船の漁労長が指名した者が移乗するようになっており、本事故当時、本船には、2人の加勢要員が移乗していた。</p> <p>本船には、居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）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、小値賀島の南方を漁場から自動操舵で帰航中、単独で船橋当直中の機関員が、何度か前方の停泊船を避けた後、眠気を催したものの、操縦席に座って操船を続けたことから、居眠りに陥り、野崎島</p>

	<p>西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>機関員は、眠気を催した際、睡眠不足ではなく、さほど疲れてはいないと思っており、外気に当たり、ふだん、眠くなって当直を交替してもらうときに比べれば、大した眠気ではないから大丈夫と思い、船橋当直を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、小値賀島の南方を漁場から自動操舵で帰航中、単独で船橋当直中の機関員が、何度か前方の停泊船を避けた後、周囲に他船を認めない状況となって気が緩み、眠気を催したものの、操縦席に座って操船を続けたため、居眠りに陥り、野崎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"> ・ 立って操船したり、ガムをかんだり、外気に当たるなどしたりして眠気を払拭すること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。 ・ 船橋当直は、2人当直とすることが望ましい。