

船舶事故調査報告書

平成25年11月14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8月17日 06時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市 ^{かなしげ} 金重島西岸 佐世保市所在の九十九島湾大崎防波堤灯台から真方位209°900m付近 (概位 北緯33°09.6′ 東経129°38.3′)
事故調査の経過	平成25年8月19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 77 ^{りょうせい} 漁盛、19トン NS2-23445（漁船登録番号）、有限会社浜正水産 29.70m×4.77m×1.80m、FRP ディーゼル機関、759kW、平成24年8月1日 第292-50139号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 26歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年3月22日 免許証交付日 平成25年3月25日 (平成30年3月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損、船首船底外板及びシューピースに亀裂及び凹損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、平成25年8月17日00時ごろ長崎県小値賀町 ^{おぢか} 小値賀島西方約45海里の漁場を発進し、船長が船橋当直を行い、甲板員が操舵室後部のベッドで休憩をとり、水揚げのため、自動操舵として約12ノットの対地速力で佐世保市相浦港 ^{あいのうら} へ向かった。 船長は、海上が穏やかで視界も良く、長崎県新上五島町北方 ^つ の津和崎瀬戸 ^{わさき} を通過してから、前路に他船を認めず、また、相浦港手前までがほぼ直線の針路となっており、機関操作や操舵を行う状況になく、単調な操船が続いていた。 船長は、操舵室の右舷側で背もたれ付きの椅子に腰を掛けて船橋当

	<p>直に当たり、04時50分ごろ長崎県平戸市所在の尾上島灯台南方沖を東進中、眠気を感じるようになった。</p> <p>船長は、これまで1人で船橋当直を行っているときに居眠りした経験がなかったので、相浦港まで眠気を我慢できるものと思い、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、平戸市平戸島志々伎南方沖を東進中、いつの間にか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して金重島西岸に向けて航行し、06時00分ごろ同島西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で目が覚め、船舶所有会社に事故の報告を行った。</p> <p>本船は、16時40分ごろ自然離礁し、僚船にえい航されて佐世保市神崎漁港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>本船は、8月13日～15日がお盆休みであり、本事故前日の8月16日09時ごろまき網船団の僚船と共に神崎漁港を出港して15時ごろ小値賀島西方沖の漁場に到着し、20時ごろから操業を開始した。</p> <p>船長は、お盆休みの間は1日に約9時間の睡眠をとっており、本事故前日、漁場に着いた後、15時ごろから19時ごろまで操舵室後部のベッドで睡眠をとり、睡眠不足や疲労が蓄積した状態ではなく、飲酒もしていなかった。</p> <p>船長は、ふだん、本船に甲板員として乗り組んでいたが、本事故当時、本来の船長が休暇をとっていたので、代理の船長として乗り組んでおり、代理の船長として乗り組むのは2回目であった。</p> <p>本来の船長は、8月17日の早朝、相浦港で本船に乗船する予定であった。</p> <p>本船は、ふだん、小型船舶操縦士免許を有する乗組員が2人及び同免許を有しない乗組員が1人の計3人が乗り組んでおり、航海時間が長い場合には、免許を有する乗組員2人が約3～4時間交替で船橋当直に当たっていた。</p> <p>船長は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じたときには、水を飲んだり、立って操船に当たったりして眠気を覚ますようにしていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.1m、船尾約2.5mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、操舵室の小窓を開けた状態でエアコンの冷房運転をしていた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、志々伎埼南方沖を自動操舵で東進中、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金重島西岸に向けて航行し、同島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたこと、及び海上が穏やかで視界も良く、前路に他船を認めず、単調な操船が続いていたことから、眠気を感じるようになって航行していたところ、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、志々伎埼南方沖を自動操舵で東進中、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金重島西岸に向けて航行し、同島西岸の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>
<p>参考</p>	<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、椅子から離れて体を動かしたり、ガムをかんだりして眠気を払うこと。また、眠気を払うことができないときは、休憩中の乗組員を起こして2人当直とするか、船橋当直を交代すること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。