

# 船舶事故調査報告書

平成25年5月23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1月31日 10時40分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市小川島東岸 唐津市所在の小川島港西防波堤灯台から真方位023°530m付近 (概位 北緯33°35.9′ 東経129°54.1′)
事故調査の経過	平成25年2月1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 神勢丸、7.9トン NS2-13920（漁船登録番号）、個人所有 12.95m (Lr) × 2.88m × 1.05m、FRP ディーゼル機関、355kW、平成3年9月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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63年9月29日 免許証交付日 平成20年8月11日 (平成25年9月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷船首外板及び左舷中央船底外板に亀裂及び破口、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損、主機関及び発電機に濡損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、知人を同乗させ、定係地の長崎県平戸市古田漁港に帰港するため、平成25年1月31日09時15分ごろ福岡県福岡市博多漁港を出港し、船長が自動操舵により操船に当たり、甲板員と知人が船員室で休憩をとり、福岡湾を約19ノットの対地速力で北西進した。 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直に当たり、出港して約30分経過した頃、福岡市玄界島南方を北西進中、眠気を感じるようになった。船長は、操業による疲労及び睡眠不足で眠気を感じるようになったと思った。 本船は、福岡湾を出て玄界島の西方約1.5海里（M）付近に差し掛かった頃、船長が約15MレンジにしたGPSプロッターの画面上

	<p>で船首線が小川島を向くよう、自動操舵装置の針路設定ダイヤルを少しずつ回して左転し、小川島まで約3Mに接近してから同島の北方に変針する予定で南西進した。</p> <p>船長は、古田漁港まで4時間弱の航海であったので、出港後約2時間で甲板員と船橋当直を交代するつもりであり、それまでは眠気を我慢できると思い、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、海上が穏やかで視界も良く、前路に他船を認めなかったのが緩み、その後、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して小川島東岸に向けて航行し、10時40分ごろ小川島東岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、甲板員及び知人と共に損傷及び浸水状況等の確認を行っていたところ、付近で釣りをしていた地元住民が地元漁業協同組合に連絡し、同組合が海上保安部に通報した。</p> <p>本船は、左舷中央船底に生じた破口から機関室に浸水したが、油の流出はなく、クレーン台船により吊り上げられて離礁し、唐津市呼子港の造船所に陸揚げされた。</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：潮汐 上げ潮の末期、海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故前々日の1月29日07時30分ごろ古田漁港を出港し、長崎県対馬市下島南方沖において、09時ごろから翌30日05時ごろまで適宜に漁場を移動しながら、めだい一本釣り漁の操業を行い、05時30分ごろ対馬市豆酛漁港（浅藻地区）に入港した。</p> <p>本船は、船長が07時30分ごろから約5時間半の睡眠をとり、13時30分ごろ豆酛漁港（浅藻地区）を出港し、同漁港沖から博多漁港方面に適宜に漁場を移動しながら、めだい一本釣り漁の操業を行い、翌31日00時30分ごろ博多漁港に入港して03時ごろまで水揚げ等を行った。</p> <p>船長は、博多漁港へ一緒に入港した僚船の乗組員と03時ごろから05時ごろまで上陸して食事をとり、用事で13時ごろまでに古田漁港へ帰港する必要があったことから、05時30分ごろから約3時間半の睡眠をとったのち、09時15分ごろ博多漁港を出港したが、出港時に眠気はなかったものの、疲れが残っていると感じていた。</p> <p>船長は、1月29日に出港する前は、時化のために1週間ほど出漁していなかったが、漁に出ない日は約8時間の睡眠をとっていた。</p> <p>船長は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じたときには、コーヒーを飲んだり、窓を開けて外気に当たったりして眠気を覚ますようにしていた。</p> <p>船長は、長距離の移動をするとき、椅子に腰を掛けて操船しており、椅子から立ち上がって操船することはなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.55m及び船尾約1.40mであった。</p>

	本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。
<b>分析</b> 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	あり なし なし 本船は、玄界島西方沖を自動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して小川島東岸に向けて航行し、同島東岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、疲労と睡眠不足から眠気を感じるようになった際、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、前路に他船を認めなかったのが気が緩んだことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、玄界島西方沖を自動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して小川島東岸に向けて航行し、同島東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。
<b>参考</b>	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"> <li>・ 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、他の乗組員と船橋当直を交代すること。</li> <li>・ 操業時間の見直しや停泊中の上陸時間の短縮を検討して休息時間を確保し、睡眠不足や疲労の蓄積を防止すること。</li> <li>・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。</li> </ul>