

船舶事故調査報告書

平成26年10月30日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年7月25日 08時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市宇久島北岸の対馬瀬 佐世保市所在の対馬瀬鼻灯台から真方位009°500m付近 （概位 北緯33°18.3′ 東経129°07.6′）
事故調査の経過	平成26年7月28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 787 芳将 ^{ほうしょう} 、19トン NS2-23451（漁船登録番号）、丸一水産株式会社 22.47m (Lr) × 4.98m × 1.48m、FRP ディーゼル機関、890kW、平成25年7月10日 第292-50500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16年2月27日 免許証交付日 平成25年10月22日 （平成31年2月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底に破口、機関が濡損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、平成26年7月25日06時00分ごろ、宇久島西方約20海里（M）の漁場を発進し、水揚げ地の長崎県松浦市調川 ^{つきのかわ} 港に向かった。 船長は、背もたれのある操縦席に座って単独で操船に当たり、自動操舵で針路を長崎県平戸市所在の生月大橋中央 ^{いきつき} に向ける083°（真方位、以下同じ。）に定め、約13.5ノットの対地速力で航行した。 船長は、083°で航行を続ければ、宇久島北岸の対馬瀬を通ることから、対馬瀬まで約1Mに近づいてから同瀬を迂回しようと考えていた。 船長は、対馬瀬西方10M付近で眠気を感じたが、同じ姿勢で航行を続けているうちに居眠りに陥り、本船は、08時10分ごろ対馬瀬北端の浅所に乗り揚げた。

	<p>船長は、衝撃で目を覚まし、機関を停止後、損傷箇所の点検を行い、僚船及び海上保安庁へ連絡を取った。</p> <p>本船は、自力離礁できず、サルベージ会社の作業船に引き下ろされ、台船に乗せられて宇久島の平漁港まで搬送された。</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、^{まき}旋網船団付属の運搬船であり、22日12時ごろ佐世保市太郎ヶ浦漁港を出港し、宇久島西方沖の漁場で操業を始め、25日に帰港予定であった。</p> <p>船長は、23日午前中に水揚げのため、漁場と調川港間の操船を、漁場では主に魚群探索をそれぞれ行い、1日の平均睡眠時間は4～5時間であった。</p> <p>甲板員2人は、操業及び水揚げ作業を行う要員であり、航行中、船員室で休息をとっていた。</p> <p>船長は、平成25年12月に水揚げのため、夜間、漁場から調川港へ向けて航行中、居眠りが原因で伊万里湾内の養殖施設に損傷を与えた事故の経験から、伊万里湾に入った際には甲板員を起こして昇橋させ、操船を行っていたが、本事故当時は明るい時間帯であり、水揚げ地まで距離もあったことから、単独で操船しても大丈夫だと思っていた。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、宇久島西方沖を自動操舵で東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、宇久島北岸の対馬瀬に向けて航行し、同瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、背もたれのある操縦席に座り、自動操舵で航行中、眠気を感じたものの、同じ姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、宇久島西方沖を自動操舵で東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、宇久島北岸の対馬瀬に向けて航行し、同瀬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"> ・単独で操船する場合、時々、立って操船したり、舵輪による手動操舵にしたりするなどして居眠りに陥らないようにすること。 ・眠気を感じた場合、休憩中の甲板員を起こし、2人で当直を行うなどして居眠り防止に努めること。