

船舶事故調査報告書

平成26年4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	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成26年1月6日 13時05分ごろ
発生場所	長崎県平戸市大島港神ノ浦の護岸 平戸市所在の的山大島港神ノ浦防波堤灯台から真方位248°200m付近 （概位 北緯33°28.4′ 東経129°33.2′）
事故調査の経過	平成26年1月6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 金吉丸、19トン TT2-1939（漁船登録番号）、有限会社恵勝丸 19.07m (Lr) × 3.78m × 1.71m、FRP ディーゼル機関、589kW、昭和58年12月28日 第290-47174号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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 平成11年7月28日 免許証交付日 平成25年4月10日 （平成26年7月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	バルバスバウの破損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、長崎県松浦市松浦港で水揚げを終えた後、平成26年1月6日11時00分ごろ長崎県壱岐島西南西方沖の漁場へ向けて出港した。 本船は、船長が、操舵室内で立って手動操舵による操船を行い、津崎水道を通過後、針路を長崎県大島瀬戸に向ける真方位約295°に定め、約7ノット（kn）の対地速力で自動操舵に切り換え、操舵室の床に座り、後方の壁にもたれてレーダーを見ながら、航行を続けた。 船長は、松浦市津崎鼻西北西方沖を航行中、いつの間にか居眠りに陥った。 本船は、船長が居眠りした後、13時05分ごろ大島港神ノ浦の消波ブロックに衝突した。

	<p>船長は、事故の様子を見ていた島民が、乗組員の安否を確認するために乗船した際に目が覚め、消波ブロックに衝突したことを知り、浸水がなかったことから、機関を後進にかけて消波ブロックから離れ、島民の通報で来援した海上保安庁の巡視艇に先導され、自力航行で平戸港へ向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、潮流 東流約 1.9 kn</p>
その他の事項	<p>本船は、いか一本釣り漁船であり、昼頃から出漁し、夕方から翌朝まで操業を行い、漁獲量に応じて付近の魚市場での水揚げを繰り返す、釣果が良かったことから、平成25年12月24日から休漁日を設けることなく操業を続けていた。</p> <p>船長は、日頃から、水揚げ終了後、漁港の食堂で朝食をとりながら焼酎の水割りを2杯飲み、船内で2～3時間ほど仮眠をとってから出漁し、また、操業中にも、適宜2～3時間の仮眠をとっていた。</p> <p>船長は、本事故発生の4日ほど前から、釣果が良く、操業中に仮眠がとれず、また、本事故発生当日は、松浦港での水揚げを終え、09時ごろから、いつものように飲酒しながら朝食をとった後、岸壁が空いていなかったことから、仮眠をとらずに11時00分ごろ同港を出港しており、眠気を感じていた。</p> <p>甲板員は、本事故当時、船室で仮眠をとっていた。</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 なし あり</p> <p>本船は、津崎鼻西北西方沖を自動操舵で西北西進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、大島瀬戸の東流の潮流に圧流されて的山大島の南岸に向けて航行し、大島港神ノ浦の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、連日の操業に加え、前日から睡眠をとっておらず、操舵室の床に座って壁にもたれて操船を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、津崎鼻西北西方沖を自動操舵で西北西進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、大島瀬戸の東流の潮流に圧流されて的山大島の南岸に向けて航行し、大島港神ノ浦の消波ブロックに衝突し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"> ・ 操業中、適宜、休息をとること。 ・ 操船する予定を考慮し、アルコール類の摂取を控えること。 ・ 甲板員を見張りにつけるなどして居眠り防止に努めること。