

船舶事故調査報告書

平成26年9月4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11月1日 07時30分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市 ^{いるか} 海豚鼻北西方の海岸 壱岐市所在海豚鼻灯台から真方位300° 1,100m付近 (概位 北緯33° 42.6′ 東経129° 42.4′)
事故調査の経過	平成25年11月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ^{ほうせい} 宝成丸、6.3トン NS2-15660（漁船登録番号）、個人所有 11.98m (Lr) × 2.75m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和63年5月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 71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49年9月12日 免許証交付日 平成25年2月4日 (平成30年9月21日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底に破口、推進翼、舵等に破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成25年11月1日03時30分ごろ、長崎県佐世保市宇久島北西方沖の漁場で3夜連続して操業したいか釣り漁を終え、壱岐市郷ノ浦港へ向けて帰途についた。 船長は、操舵室の椅子に腰を掛けて操船を行い、GPSプロッターを見て郷ノ浦港南方沖の変針予定地点に向ける針路とし、約15ノットの対地速力で自動操舵により、北東進した。 船長は、操業中、1日に4時間程度しか睡眠がとれなかったため、少し眠気を感じていたが、時化 ^{しげ} していたこともあり、操業中の他の漁船などを避けながら、緊張して操船していた。 船長は、07時10分ごろ、壱岐市壱岐島南西方沖を北東進しているとき、北東からの強風が壱岐島に遮られて時化も収まり始め、いか運搬業者への入港連絡も終了したので、気が緩み、船首を海豚鼻西側海岸に向けた後、居眠りに陥った。

	<p>本船は、郷ノ浦港南方沖で北に変針して入港する予定であったが、変針予定場所を通過し、07時30分ごろ海豚鼻北西方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、付近で操業していた僚船に知らせて漁業協同組合及び海上保安庁に連絡を依頼した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮期</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首0.5m、船尾0.8mであった。</p> <p>操舵室に暖房装置はなかったが、機関室の熱が伝わって暖かく、操舵室の窓は右舷側を開けていた。</p> <p>レーダーには、接近警報が装備されていた。</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、壱岐島の南西方沖を自動操舵で北東進中、操船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海豚鼻北西方の海岸に向けて航行し、同鼻北西方の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、北東からの風力6の風が壱岐島に遮られて時化が収まり始め、いか運搬業者への入港連絡も終わったので、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。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、壱岐島南西方沖を自動操舵で北東進中、操船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海豚鼻北西方の海岸に向けて航行し、同鼻北西方の海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及び被害の軽減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"> ・眠気を感じている場合、操舵室の外に出て身体を動かすなどし、居眠りを防止する措置を採ること。 ・レーダーの接近警報を利用すること。

付図1 事故発生経過概略図

