

船舶事故調査報告書

平成27年8月6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27年3月3日 03時15分ごろ
発生場所	長崎県五島市奈留島北西岸（船廻湾） 有福島灯台から真方位165°5,920m付近 （概位 北緯32°52.10′ 東経128°56.77′）
事故調査の経過	平成27年3月4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 第二十五大祐丸、335トン 131438、大祐漁業株式会社 53.95m (Lr) × 9.00m × 4.40m、鋼 ディーゼル機関、1,147kW、平成2年12月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年10月28日 免状交付年月日 平成22年4月1日 免状有効期間満了日 平成27年5月15日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に凹損を伴う擦過傷、並びに右舷船首船底外板に亀裂及び凹損を伴う擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、船首約3.0m、船尾約4.5mの喫水で、平成27年3月3日01時17分ごろ、長崎県長崎市長崎港に向けて漁場を発進した。 船長は、02時30分ごろ、長崎県五島列島滝河原瀬戸北口にある五島市葛島の北北西方7海里（M）付近で、滝河原瀬戸の通航に備えて前直者から船橋当直を引き継いだ。 船長は、02時35分ごろ自動操舵に切り替え、GPSプロッターに設定した滝河原瀬戸北口の変針予定場所に向けて約13ノット（kn）の対地速力で南南東進した。 船長は、周囲に他船を見掛けず、少し眠気を感じ始めたので、水を飲んだり、操舵室の窓を開けて外気に当たるなどした後、操舵室後部の1段高くなったところに腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、

変針予定場所まで約3.5Mになったことを確認したが、その後、居眠りに陥った。

本船は、同じ針路、速力で続航して変針予定場所を通過し、03時15分ごろ奈留島北西岸の岩場に乗り揚げた。(写真1、写真2参照)

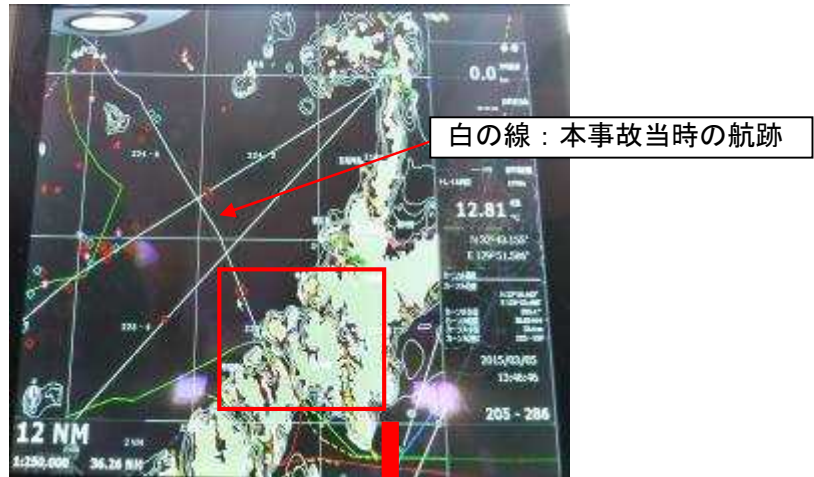


写真1 GPSプロッター①

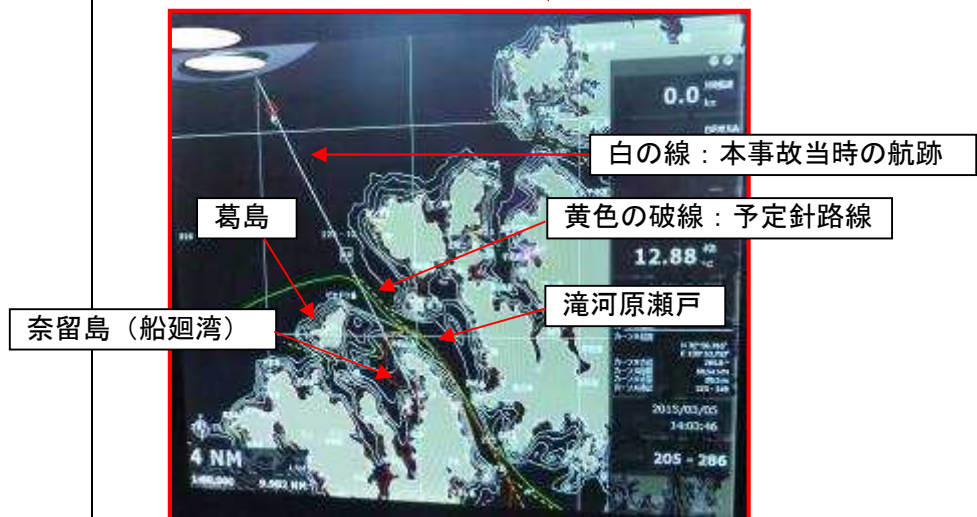


写真2 GPSプロッター②

船長は、衝撃で目が覚め、周囲の状況から乗り揚げたことが分かったので、機関を中立にした後、船舶所有者及び海上保安庁に事故の通報を行った。

本船は、僚船に引き下ろされ、五島市奈留島港に入港して損傷状況の確認を行った後、長崎市の造船所に向かった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

気象・海象

気象：天気 雨、風 なし、視程 約4～5M
海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期

その他の事項

本船は、まき網漁業に運搬船として従事し、満月の前後約1週間が休漁による休暇のため、長崎港に向かう途中であった。

本船の船橋当直は、船長以外の甲板部の乗組員5人が2時間交替で行っていた。

	<p>船長は、狭水道や漁船が多い海域などでは、船橋当直者に代わって操船を行っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、当直予定の甲板員を滝河原瀬戸通過後に入直させることとし、船室で休ませていた。</p> <p>船長は、長崎県松浦市調川^{つきのかわ}港へ入港中、本事故前々日の1日20時ごろから2日01時ごろまで約5時間の睡眠をとり、03時ごろから09時ごろまで水揚げを行った後、12時ごろ同港を出港した。</p> <p>船長は、18時40分ごろ五島市福江島西方沖の漁場に到着した後、魚群探索を行い、その間、他の乗組員が船橋当直中も在橋して見張りの補助等を行っており、広い海域を航行中には操舵室の椅子に腰を掛けた状態で仮眠をとることはあったが、睡眠不足と操業の最終日であったことから、疲れを感じていた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置はなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、滝河原瀬戸北口の変針予定場所に向けて自動操舵で南南東進中、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、奈留島北西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵で船橋当直を行っていたこと、周囲に他船を見掛けずに緊張感が緩んだこと、及び睡眠不足等による疲れから、眠気を感じるようになった際、腰を掛けた姿勢で船橋当直を続けていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、滝河原瀬戸北口の変針予定場所に向けて自動操舵で南南東進中、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、奈留島北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、椅子等に腰を掛けず、立って体を動かしたり、舵輪による手動操舵にしたりするなど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、休息中の乗組員を昇橋させて船橋当直を交替するか、2人で当直を行うこと。 ・ 十分な休息をとることができるような就労体制を組むこと。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

