

船舶事故調査報告書

平成28年1月28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9月7日 20時00分ごろ
発生場所	長崎県五島市前島北西岸の岩場 <small>かか</small> 掛り先鼻灯台から真方位137° 2,050m付近 （概位 北緯32° 48.4′ 東経128° 55.8′）
事故の概要	海上タクシー <small>ごとう</small> 五島は、北北東進中、乗り揚げた。 五島は、船底外板に破口等が生じた。
事故調査の経過	平成27年9月11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	海上タクシー 五島、15トン 293-24403長崎、個人所有 11.81m (Lr) × 3.79m × 1.66m、FRP ディーゼル機関2基、566.34kW（合計）、平成3年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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62年11月19日 免許証交付日 平成25年7月26日 （平成30年7月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首、船底及び右舷外板に擦過傷及び破口、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損、主機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好、気温 約22℃ 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、船首約0.8m、船尾約1.4mの喫水で、平成27年9月7日19時20分ごろ五島市福江港を出港し、同市 <small>なろ</small> 奈留島港に向かった。 本船は、船長が、背もたれのある操縦席に腰を掛け、左手で舵輪のスピナーグリップ（取っ手）を持ち、手動操舵により約12ノットの対地速力で五島市 <small>ひきか</small> 久賀島東方沖を北北東進中、久賀島南東沖の <small>とよ</small> 通瀬付近に3～4隻のいか釣り漁船を認めた。（写真1参照）



舵輪のスピンナー
グリップ

写真1 舵輪のスピンナーグリップ

船長は、その後、周囲に他船を見掛けなかったので眠気を覚えたものの、居眠りすることはないと思い、同じ姿勢で操船を続けた。

船長は、本船が久賀島の福見鼻東南東方約400m沖に差し掛かった頃、レーダーで奈留島港の防波堤を認め、いつものように船首を奈留島の外灯に向ける入航針路としたが、その後、居眠りに陥った。

船長は、目覚めた直後、本船の船底を擦るような異音を聞き、機関を中立としたものの、20時00分ごろ前島北西岸の岩場に乗り揚げたことに気が付いた。

船長は、船舶所有者に本事故の発生を連絡した。また、船舶所有者は、海上保安庁に通報した。

本船は、8日12時30分ごろ船舶所有者が手配したクレーン台船により吊り上げられ、同台船に乗せられて奈留島の造船所で上架された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長は、ふだん月に10日ほど自らが所有する船で漁業に従事しており、平成27年8月中旬から海上タクシーとして運航する船舶に時折乗り組むようになり、本事故当時まで約14日の海上タクシーの操船経験があった。

船長は、福江港～奈留島港間の航行経験は豊富であった。

船長は、9月5日は海上タクシーを操船したが、6日は休養しており、本事故当日、疲れは感じておらず、体調等にも問題はなかった。

本船は、本事故当日、奈留島港を出港して福江港で乗客を乗せ、14時ごろ長崎県新上五島町奈良尾港で乗客を降ろして同港で待機した後、同乗客を乗せて福江港へ向けて18時過ぎに奈良尾港を出港し、福江港で乗客を降ろして19時20分ごろ奈留島港へ向け出港した。

船長は、奈良尾港で停泊中、船内で横になって休息をとっていた。

船長は、ふだん眠気を覚えた際には、缶コーヒーを飲んだり、立って操船したりして眠気を払っていたが、本事故当時、何もしていなか

	<p>った。</p> <p>船長は、本船の冷暖房設備の使用方法を知らなかったため、本事故当時、操縦席の右舷側の窓を開け、しぶきが入らないよう左舷側の窓を閉めていた。</p> <p>船長は、本事故当時、舵中央として舵輪のスピンナーグリップを左手で持って操船していた。</p> <p>本船は、舵中央とした場合、舵輪のスピンナーグリップの位置が右斜め下辺りとなっていた。</p> <p>船長は、福江港で無事に乗客を降ろし、また、福見鼻東南東方沖でレーダーにより奈留島港の防波堤を確認した際、もうすぐ帰ることができると思って安心し、緊張感が緩んだと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、久賀島東方沖を手動操舵により北北東進中、船長が居眠りに陥ったことから、予定針路から右転して前島北西岸の岩場に向かい、乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、福江港で無事に乗客を降ろし、また、福見鼻東南東方沖でレーダーにより奈留島港の防波堤を確認した際、もうすぐ帰ることができると思って安心して緊張感が緩んだこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が居眠りに陥る前にいつもの入航針路としていること、及び同針路で航行中に風及びうねりによって右転する状況ではなかったことから、船長が居眠りに陥ったのち、舵中央として左手で持っていた舵輪のスピンナーグリップの位置が下がり、右舵を取られた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、久賀島東方沖を手動操舵により北北東進中、船長が居眠りに陥ったため、予定針路から右転して前島北西岸の岩場に向かい、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"> ・眠気を感じた場合、立って操船したり、コーヒーを飲んだりするなどして眠気を払うこと。 ・緊張感が緩んだ状態で腰を掛けるなどして見張りを行っていると、居眠りに陥るおそれがあることに留意すること。

付図1 事故発生経過概略図

