

船舶事故調査報告書

平成28年6月9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11月13日 05時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市宇久島南方沖（小値賀瀬戸） 相瀬灯台から真方位064° 2,200m付近 （概位 北緯33° 14.6′ 東経129° 06.9′）
事故の概要	漁船23希 ^{のぞみん} は、東進中、浅瀬に乗り揚げた。 23希は、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年2月15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 23希、19トン NS2-23436（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業 22.55m（Lr）×4.63m×1.74m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成24年1月24日 第291-43030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8月23日 （平成31年2月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼に曲損及び欠損、シューピースに亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約5～7m/s 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：06時52分
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員2人が乗り組み、平成27年11月13日03時ごろ宇久島西方15海里（M）付近の漁場を発進し、船首約0.8m、船尾約1.5mの喫水で水揚げ港である長崎県松浦市調川 ^{つきのかわ} 港に向かった。 本船は、甲板員2人が船体後部の船室で休憩をとり、船長が操舵室前部右舷側にある操縦席に腰を掛けて操船を行い、宇久島西南西方沖を約11～12ノットの対地速力で自動操舵により東進した。

	<p>船長は、宇久島南方沖には浅瀬が拡張しているものの、陸岸から約0.25Mの距離を保った針路とすれば、安全に航行できることを知っていたので、漁場から最短コースとなるように24MレンジとしたGPSプロッターで船首線を見て針路を定めた後、レーダーを見て陸岸に接近し過ぎている場合には、針路を修正して航行することとした。</p> <p>船長は、漁場を発進後、宇久島南方沖までがほぼ直線の針路となっており、また、前路に他船を認めなかったため、機関操作や操舵を行う状況になく、単調な操船が続いていた。</p> <p>船長は、宇久島西方の佐世保市寺島南西方沖で眠気を感じるようになったが、甲板員と操船を交替するまであと約1時間半なので、それまで眠気を我慢しようと思い、タバコを吸ったり、ジュースを飲んだりして眠気を払おうとしたものの、操縦席に腰を掛けた状態で操船を続けていたところ、寺島南方沖を通過した後、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、同じ針路で東進中、05時00分ごろ宇久島南方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚め、乗り揚げたことに気付いて機関を中立にし、船室から出てきた甲板員2人と共に損傷状況等を確認していたところ、本船が自然離礁したので、機関を前進に入れてみたが、プロペラから振動があり、自力航行は困難と判断し、船舶所有会社に本事故発生連絡を行った。</p> <p>本船は、来援した僚船にえい航されて調川港に入港した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故の前日昼ごろに佐世保市神崎漁港を出港したが、出港前の約2～3日間は時化で休んでおり、十分な睡眠をとっていたので、本事故当時、疲れを感じていなかった。</p> <p>本船では、水揚げ港等から漁場までを往復する間、船長が夜間の操船を、甲板員が漁場に向かうときなどの昼間の操船をそれぞれ行うこととしていた。</p> <p>船長は、これまで、夜間の操船中、体調が悪いとき、又は眠気を払うことができないときには甲板員と交替することがあったものの、甲板員と安易に交替することに抵抗があったので、少々の眠気であれば我慢しようと思っていた。</p>
<p>分析 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、宇久島南方沖に向けて自動操舵で東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、宇久島南方沖の浅瀬に向かう態勢で航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、前路に他船を認めず、単調な操船が続いて眠気を感じるようになった際、操縦席に腰を掛けた状態で操船を続けていたことから、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>船長は、夜間の操船中、甲板員と安易に交替することに抵抗があったこと、及び本船では夜間の操船を船長が行うこととしていたことから、少々の眠気であれば我慢しようと思ひ、甲板員と交替せずに操船を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、24MレンジとしたGPSプロッターで船首線を見て針路を定めた際、宇久島南岸から約0.25Mの距離を保った針路とすれば、安全に航行できることを知っていたが、レーダーを見て陸岸に接近し過ぎている場合には、針路を修正して航行することとし、宇久島南岸からの離岸距離を確認していなかったことから、宇久島南方沖の浅瀬に向かう態勢となっていることに気付かなかつたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、宇久島南方沖に向けて自動操舵で東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥つたため、宇久島南方沖の浅瀬に向かう態勢で航行し、同浅瀬に乗り揚げ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"> ・ 針路を定める場合、浅瀬等から十分な距離を保った針路とすることが望ましい。 ・ 単独で操船中に眠気を感じた場合、椅子から離れて体を動かしたり、ガムをかんだり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、休憩中の乗組員を昇橋させて当直を交替するか、2人当直とすること。

付図1 事故発生経過概略図

