

## 船舶事故調査報告書

平成29年9月14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	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年4月29日 22時00分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市松島漁港東防波堤 加唐島港西防波堤灯台から真方位266°1,670m付近 （概位 北緯33°35.1′ 東経129°50.6′）
事故の概要	漁船第八十一かいせいは、西北西進中、防波堤に衝突した。 第八十一かいせいは、球状船首部の凹損等を生じ、また、防波堤は、ケーソンに破損を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月5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 第八十一かいせい、308トン 127859、開成水産株式会社 53.50m×8.70m×4.10m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、昭和60年9月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成1年10月5日 免状交付年月日 平成26年10月2日 免状有効期間満了日 平成31年10月4日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に凹損、左舷船首部外板に破口、右舷船首部外板に凹損及び亀裂を伴う擦過傷 防波堤 ケーソンに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、中型まき網船団の運搬船で、船長ほか8人が乗り組み、船首約3.1m、船尾約4.2mの喫水で、平成29年4月29日20時50分ごろ主機の修理の目的で長崎県長崎市長崎港に向けて唐津市唐津港を出港した。 本船は、船長が、レーダー及びGPSプロッターを作動させて単独の船橋当直につき、唐津市神集島北北西方沖で自動操舵にした後、操

	<p>舵室前部の操舵スタンド右舷後方の椅子に腰を掛けた状態で、約10ノットの対地速力により同市土器埼北方沖を西北西進した。</p> <p>船長は、唐津港出港時から眠気を感じていたものの、出港後にコーヒーを飲んだので眠気は払拭できたと思い、同じ姿勢で見張りを続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、同じ針路で唐津市加部島北方沖を西北西進中、変針予定場所を通過し、22時00分ごろ船首が松島漁港東防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、船長が、衝撃で目が覚め、防波堤に衝突したことに気付いて主機を後進にかけ、乗組員の負傷の有無及び船体の損傷状況を確認し、船舶所有者に本事故の発生を連絡した後、自力で航行して長崎港に入港した。</p> <p>(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、本船の船橋当直体制が、船長、航海士、甲板長及び甲板員の4人で2～3時間交替で行うこととしていたが、甲板長及び甲板員が海技免状を受有していなかったため、この2人が船橋当直につく際は、操舵室後部の畳敷きの所において、すぐに対処できるようにしていた。</p> <p>本事故前の船長の就労状況は、次のとおりであった。</p> <p>4月28日 05時～06時ごろ長崎県対馬東方沖の漁場を出発し、途中、約2時間の睡眠をとって15時～16時ごろ同県女島沖の漁場に到着し、魚群探索に加わった後、約2時間の睡眠をとった。</p> <p>4月29日 01時ごろ漁獲物の積込みを開始し、03時ごろ女島沖を出発し、途中、約2時間の睡眠をとって13時30分ごろ唐津港に入港した後、18時過ぎまで水揚げ及び氷の積込みを行い、19時ごろ夕食をとり、入浴後に上陸して買物に行き、20時50分ごろ本船が同港を出港した。</p> <p>船長は、本事故当時、女島から唐津に向かう際、寝付きが悪く、ふだんなら約3～4時間寝るところ、約2時間しか眠れなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだと違って土器埼北方沖に内航船及び小型漁船がおらず、また、長崎港に入港後は休漁期に入るので家に帰ることができると思い、緊張が薄れて気が緩んだのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、他の乗組員を呼んで2人当直としておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船に船橋航海当直警報装置が設置されていたが、唐津港での水揚げ時、無人の操舵室で警報が鳴るのでスイッチを切り、同港を出港する際、スイッチを入れるのを忘れていた。</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 あり なし</p> <p>本船は、加部島北方沖を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直についていた船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過し、松島漁港東防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、唐津港出港時から眠気を感じていたが、出港後にコーヒーを飲んだので眠気は払拭できたと思ったものの、ふだんより睡眠時間が短かったこと、椅子に腰を掛けて見張りを続けていたこと、及び周囲に操船の支障となるような船がおらず、長崎港に入港後は休漁期に入るのに家に帰ることができると思い、気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、加部島北方沖を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直についていた船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過し、松島漁港東防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 船橋当直につく際、眠気を感じている場合には、他の乗組員と当直を交替するか、休息中の乗組員を昇橋させて2人当直とすること。</li> <li>・ 船橋当直中に眠気を感じた際には、椅子から離れて体を動かすなどして居眠り防止に努めること。</li> <li>・ 出港前に、船橋航海当直警報装置のスイッチが入っていることを確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

