

船舶事故調査報告書

平成30年3月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年6月16日 07時50分ごろ
発生場所	鹿児島県阿久根市阿久根港倉津埼西南西方 阿久根港倉津埼灯台から真方位341° 310m付近 （概位 北緯32° 00.9′ 東経130° 10.7′）
事故の概要	漁船第十八海盛丸は、東進中、干出岩に乗り揚げた。 第十八海盛丸は、左舷船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月20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 第十八海盛丸、19トン KG2-681（漁船登録番号）、有限会社海盛水産（A社） 19.77m（Lr）×4.49m×2.02m、FRP ディーゼル機関、809kW（動力漁船登録票による）、昭和63年 12月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 22歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年1月27日 免許証交付日 平成27年1月27日 （平成32年1月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船首部外板に破口、船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約1～2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、平成29年6月16日06時17分ごろ水揚げ港である阿久根港に向けて鹿児島県薩摩川内市上甕島の縄瀬鼻北方7海里（M）付近の漁場を出発した。 本船は、甲板員が船体後部の船員室で休息し、船長が操舵室右舷側にある椅子に腰を掛けて操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、阿久根港西方沖を約12ノットの対地速力で自動操舵により東進した。 船長は、06時20分ごろ阿久根港に向けて針路を定めた後、周囲

	<p>に他船を認めず、阿久根港まで約7Mになった頃、眠気を感じるようになったが、入港まであと30～40分であり、これまで居眠り状態で運航したことがなかったので、眠気を我慢できると思った。</p> <p>船長は、阿久根市大島西南西方沖を東進中、眠気を払う目的で、操舵室の椅子に腰を掛けた状態でタバコを吸ったり飲み物を飲んだりして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、変針予定場所を通過し、07時50分ごろ倉津崎西南西方の干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚め、周囲を確認して倉津崎西南西方の干出岩に乗り揚げたことに気付き、甲板員の負傷の有無を確認した後、船首側の船倉に入れていた氷を船外に廃棄し、主機を後進にかけて離礁させた。</p> <p>本船は、自力で航行して阿久根港の岸壁に着岸した。</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>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長は、ふだん、17時ごろ阿久根市深田港を出港して漁場に到着した後、19時ごろから翌朝にかけて夜間操業を行い、漁獲物を阿久根港に水揚げして08時30分ごろ深田港に戻り、昼間に6～7時間の睡眠をとって、17時ごろ出港して漁場に向かうという操業を行っており、6月12日の出港時から2日間続けて同様の操業形態であり、その間は航行中に眠気を感じることはなかった。</p> <p>船長は、6月14日17時ごろ深田港を出港し、漁場で夜間操業を行い、翌15日に漁場を出発する際、魚価の関係で熊本県天草市牛深港で水揚げを行うよう指示を受け、06時30分ごろから10時30分ごろまで牛深港で水揚げを行い、深田港には11時30分ごろ戻って、18時ごろ出港しており、操業中及び深田港停泊中にとれた睡眠時間は合計で2～3時間であった。</p> <p>船長は、ふだん、漁場から水揚げ港等までを往復する間、甲板員と交替しながら操船を行っていたが、本事故当日、漁場を出発する際には疲れや眠気を感じておらず、約2時間の航程なので1人でも操船できると思い、甲板員を船員室で休息させた。</p> <p>A社は、各乗組員の休息状況等を、各人が業務の際に記入する日報、及び電話等の連絡により把握していた。</p> <p>A社は、日頃からミーティング等の際に、水揚げを行った港で十分に休息すること、及び眠気を感じたときは当直を交替したり停船したりすることを、乗組員に対して周知、指導していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、大島西南西方沖を東進中、単独で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、倉津埼西南西方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、6月14日17時ごろから本事故発生時までにとれた睡眠時間が2～3時間であったこと、周囲に他船を認めなかったこと、及び椅子に腰を掛けて見張りを続けていたことから、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>船長は、入港まであと30～40分であり、これまで居眠り状態で運航したことがなかったことから眠気を我慢できると思い、眠気を払う目的でタバコを吸ったり、飲み物を飲んだりしながら、単独で見張りを続けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大島西南西方沖を東進中、単独で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、倉津埼西南西方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>A社は、本事故後、乗組員とのミーティング等の回数を増やすなどして、水揚げ港で十分な休息をすること、及び眠気を感じた際は当直を交替すること等を改めて周知、指導するなど、居眠り運航等の防止に努める対策をとった。</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"> ・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して居眠り防止に努めること。 ・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当直を交替するか、2人当直とすること。 ・長時間の操船等は避け、適宜休息をとることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

