

## 船舶事故調査報告書

令和元年11月20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30年12月4日 04時15分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島西方沖の帆上ノ瀬 尾上島灯台から真方位127° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 07.4′ 東経129° 25.1′）
事故の概要	漁船萬生丸は、西北西進中、帆上ノ瀬に乗り揚げた。 萬生丸は、船長が負傷し、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月7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 萬生丸、9.7トン NS2-23018（漁船登録番号）、個人所有 14.90m（Lr）×3.20m×1.31m、FRP ディーゼル機関、389kW（動力漁船登録票による）、平成6年5月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 71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50年5月30日 免許証交付日 平成26年10月17日 （令和2年2月21日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	船首部船底外板に破口、船首部外板に亀裂、右舷船首部防舷材に割損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時09分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、佐世保市宇久島北方沖で延縄漁を行う目的で、平成30年12月4日03時15分ごろ佐世保港内の俵ヶ浦南方沖の仮泊地を出航した。 本船は、甲板員が操舵室の船首側下方に設けられた船室で休息し、船長が、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室の渡し板に腰を掛け、遠隔操縦装置を使用して手動操舵に当たり、約14ノツ

	<p>トの対地速力で西進した。</p> <p>船長は、黒島南方沖で尾上島灯台の灯光を見通せるようになり、黒島南西方沖で、ふだん、尾上島灯台を船首目標として右舵を取っていたところ、本事故当時、尾上島周辺で北西方に流れる潮流の影響を受けると考え、尾上島灯台の灯光を目視で確認しながら、ふだんよりも南寄りの針路とした。</p> <p>本船は、黒島南西方沖で変針後、帆上ノ瀬に向かって西北西進することとなったが、船長が、眠気を感じるようになり、その後、いつしか居眠りに陥り、04時15分ごろ帆上ノ瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で、操舵室前部に設置されたGPSプロッターに額を打ち付けるとともに船室に落ち、意識が朦朧としていたところ、甲板員から主機を停止するように促され、主機を停止した後、船体の状況を確認し、船内に浸水は認めなかったものの、船底等に破口が生じていると考えて自力航行を断念した。</p> <p>本船は、船長が、携帯電話で、船舶を所有する友人に救援を依頼するとともに海上保安庁に本事故の発生を通報し、上げ潮に乗じて自然離礁した後、友人の船舶にえい航され、巡視船の伴走を受けながら、佐世保港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 修理後の本船(船首側)、写真2 修理後の本船(船尾側) 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1.5mであった。</p> <p>海図W198(伊万里湾至長崎港口)によれば、帆上ノ瀬は、平均水面上の高さが約2.6mの水上岩の周囲に危険界線*1が表示された瀬で、航路標識は設置されていなかった。</p> <p>船長は、帆上ノ瀬の存在を知っていた。</p> <p>本船は、ふだん、操業日前日、日中の間に係留地である佐世保市久津漁港を出港して漁場周辺の宇久島等の港に入港し、船長及び甲板員が船内で十分な休息をとった後、翌日、夜が明けてから操業を行う形態をとっていた。</p> <p>船長は、12月2日に参加した行事の疲れが残っていたものの、12月は行事が多く、ふだんの操業形態では操業回数が少なくなるので、3日夜の行事に参加した後に久津漁港を出港し、俵ヶ浦南方沖で仮泊して休息をとり、4日夜明け前に同仮泊地を出航して宇久島周辺の漁場まで移動し、夜明けごろ操業を開始することとした。</p> <p>船長は、ふだん、約8時間の睡眠をとっていたが、俵ヶ浦南方沖で仮泊時、睡眠時間が約6時間であったので、本事故当時、睡眠が不足していた状態だったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、夜間の航海で、ふだん、日中に航海するとき</p>

\*1 「危険界線」とは、危険物存在の注意を航海者に促し、または、多数の危険物を含んだ範囲を区域で示し、航行上安全でない区域を示すもの。

	<p>よりも周囲に他船が少なく、気の緩みがあったことも居眠りしたことに影響したと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、日中に航海中、眠気を感じた場合は甲板員と操船を交代していたが、甲板員が夜間の航海に慣れていなかったため、本事故当時、眠気を感じた際、甲板員と操船を交代しなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、黒島西方沖を手動操舵で西北西進中、帆上ノ瀬に向かって航行する状況下、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったことから、帆上ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、行事参加による疲れが残っていたこと、ふだんと異なる操業形態をとって睡眠が不足していたこと、及び周囲に他船が少なく気が緩んだことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、日中に航海中、眠気を感じた場合は甲板員と操船を交代していたが、甲板員が夜間の航海に慣れていなかったことから、本事故当時、眠気を感じた際、甲板員と操船を交代しなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が黒島西方沖を西北西進中、帆上ノ瀬に向かって航行する状況下、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったため、帆上ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 操業の際は、乗組員の体調も考慮に入れ、無理のない操業形態をとること。</li> <li>・ 夜間、ふだんと異なる針路をとる場合は、目視に加えてGPSプロッター等の航海計器を有効活用し、新針路上に危険物が存在しないか確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

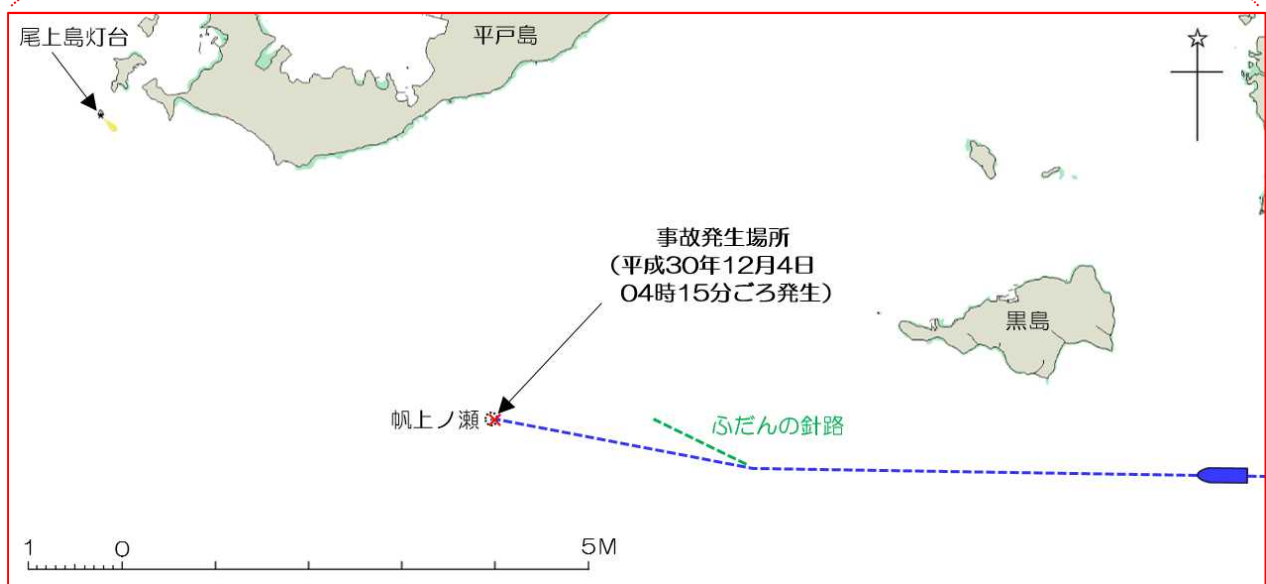


写真1 修理後の本船（船首側）



写真2 修理後の本船（船尾側）

船室

操舵室

