

## 船舶事故調査報告書

平成31年1月23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7月20日 10時09分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島ナデバノ鼻南方 赤ハエ鼻灯台から真方位275° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯32°45.1′ 東経128°50.9′）
事故の概要	漁船第十八福成丸は、西進中、干出岩に乗り揚げた。 第十八福成丸は、甲板員1人が負傷し、船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月1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 第十八福成丸、7.9トン KM2-4035（漁船登録番号）、個人所有 13.71m（Lr）×3.31m×1.24m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数110、平成6年3月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 79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56年5月1日 免許証交付日 平成28年11月11日 （平成34年7月2日まで有効） 甲板員 男性 52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61年6月26日 免許証交付日 平成27年6月25日 （平成33年6月25日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（甲板員）
損傷	船底外板に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、水揚げを終えて帰港する目的で、平成30年7月20日09時00分ごろ五島市岐宿港に向けて同市福江港を出港した。

	<p>本船は、船長が、GPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、甲板員が前部甲板で翌日の操業で使用する餌の準備を行い、約8ノットの対地速力で福江島東方沖を陸岸に沿って北進した。</p> <p>船長は、五島市早崎鼻東方沖で左転して田ノ浦瀬戸に入ったところ、潮流の影響を受けるようになったので、同影響を避けて陸岸寄りを航行することとし、ナデバノ鼻南西方沖で陸岸に沿って変針するつもりで、五島市小田埼北東方沖で左舵を取って同鼻南方に向く針路とした後、眠気は感じなかったものの、疲れを感じており、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、10時09分ごろ、衝撃と甲板員が上げた声で目が覚め、主機を中立運転とした。</p> <p>本船は、船長及び甲板員が周囲を確認してナデバノ鼻南方の干出岩に乗り揚げたことを知り、甲板員が118番通報を行い、来援した巡視艇に引き下ろされたが、主機が始動できず、巡視艇にえい航されて福江港に入港した。</p> <p>甲板員は、乗揚の衝撃を感じて声を上げるとともにブルワークに左胸を打ち付け、本事故後、医療機関で受診したところ左第8肋骨骨折、左側胸部挫創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 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>本船は、主たる根拠地が熊本県上天草市で、通年、岐宿港を基地として福江島周辺の海域で延縄漁を行っており、ふだん、03時30分ごろ同港を出港し、操業後、16時00分ごろ福江港に入港して翌日04時00分ごろ水揚げを行い、11時00分ごろ岐宿港に帰港することを繰り返しており、船長及び甲板員が船上で生活していた。</p> <p>本船は、空調機器が設置されていなかった。</p> <p>福江では、平成30年7月9日～20日の全期間、日最高気温が30度以上となる真夏日が観測されていた。</p> <p>船長は、岐宿港及び福江港で休憩時間が多くあったものの、本事故当時、連日の暑さによって本船で断続的な睡眠しか取れず、疲労の蓄積を感じていた。</p> <p>船長は、岐宿港と上天草市との往復航時は甲板員と交替で操船に当たっていたが、操業期間中は一人で操船に当たっていた。</p> <p>本船は、福江港に入港後、機関整備業者に主機の修理を依頼したところ、乗揚の衝撃で主機の電気配線が外れていたことが判明した。</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、小田埼北東方沖を手動操舵で西進中、船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過してナデバノ鼻南方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、空調機器のない本船上で生活しており、本事故当時、連日の暑さで断続的な睡眠しか取れず、疲労が蓄積していたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、小田埼北東方沖を手動操舵で西進中、船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過してナデバノ鼻南方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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>・ 操船中に疲労を感じた場合は、居眠りに陥るおそれがあるので、他の乗組員と操船を交替したり、安全な海域で適宜休息を取ったりすること。</li> <li>・ 操業期間中は、十分な睡眠を取り、疲労の蓄積を防ぐこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

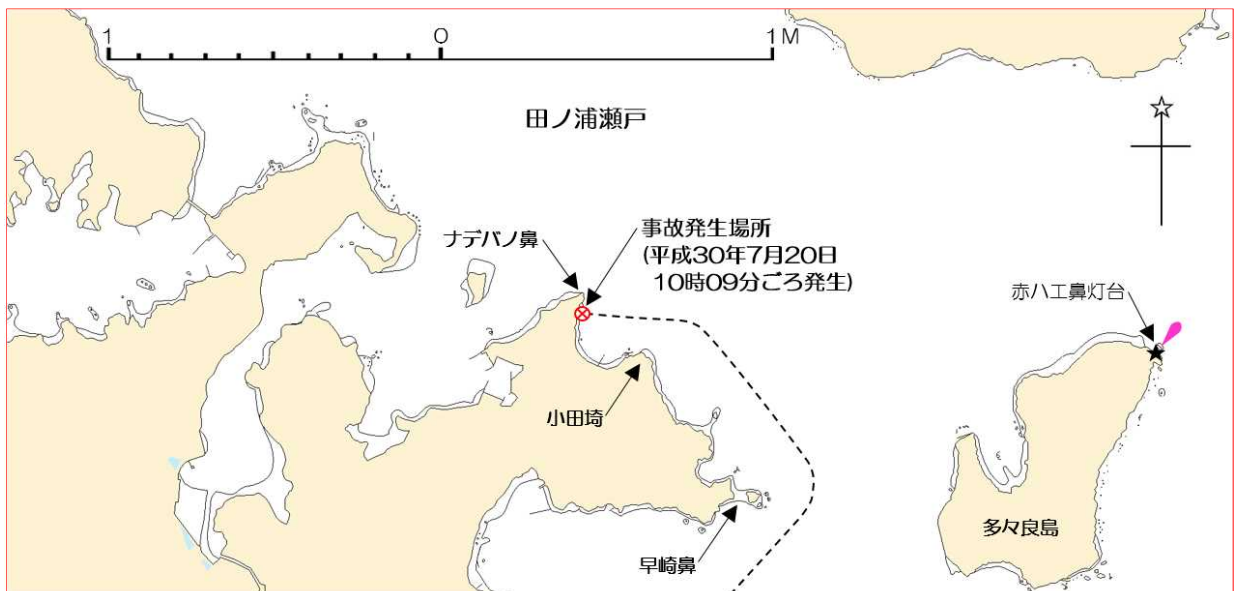


写真1 本船

