

船舶事故調査報告書

平成31年3月13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9月9日 05時00分ごろ
発生場所	長崎県平戸市黒子島北方 平戸牛ヶ首灯台から真方位244°600m付近 (概位 北緯33°22.5′ 東経129°33.8′)
事故の概要	漁船純姫は、南南西進中、干出岩に乗り揚げた。 純姫は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月10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 純姫、12トン NS2-23404（漁船登録番号）、明星水産有限会社（A社） 16.00m (Lr) × 3.78m × 1.34m、FRP ディーゼル機関2基、661.96kW（合計）、平成10年1月20日 第292-48900号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 37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 平成11年3月31日 免許証交付日 平成30年8月27日 (平成36年3月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口及び擦過傷、両舷のプロペラ翼及びプロペラ軸に曲損、両舷の舵板及びシューピースに破損、操舵室及び機関室等の各設備に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北北東流約3ノット (kn) 日出時刻：06時01分ごろ
事故の経過	本船は、まき網船団に所属する探索船兼灯船で、船長が1人で乗り組み、操業の目的で、平成30年9月8日13時00分ごろ長崎県壱岐市壱岐島北西方沖の漁場に向けて同県佐世保市神崎漁港を出港し、

	<p>船団の僚船5隻と共に操業を行った後、天候の悪化により操業を中止し、9日01時00分ごろ帰途についた。</p> <p>本船は、船長が、操舵室で操縦席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、平戸市の山^{あづち}大^{おお}島^{おが}大^{おお}賀^が鼻^が東方沖で平戸瀬戸北口の中央部に向くように自動操舵で針路を設定し、約17knの速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進した。</p> <p>本船は、大賀鼻を通過後、船長が、眠気を感じるようになり、眠気を覚ます目的で、タバコを吸ったり、身体を動かしたりしながら操船に当たり、ふだん漁船が操業している平戸市^た島^く東方沖の瀬の手前で手動操舵に切り替え、レーダー等で他船の有無を確認し、引き続き平戸瀬戸北口の中央部を船首目標として南南西進した。</p> <p>本船は、船長が、平戸瀬戸の通航に備えてレーダー及びGPSプロッターの画面表示を拡大した後、平戸市平戸島^う魚^お見^み埼^が東方沖でいつしか居眠りに陥り、潮流の影響で約14knの速力となって黒子島北北東方沖の変針予定場所を通過した。</p> <p>船長は、05時00分ごろ衝撃で目が覚め、主機を停止し、GPSプロッターを確認するなどして黒子島北方の干出岩に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、船長が、損傷状況を確認したところ機関室に浸水を認め、船舶電話でA社の代表者に連絡を行った後、来援した船団の僚船（以下「本件僚船」という。）により引き下ろされた。</p> <p>本船は、平戸市^た田^{びら}平港で上架することとなり、左舷側を本件僚船に横抱きされた状態で、船長が機関室の浸水状況を確認しながら田平港に向かい、入港後、防波堤の内側に本件僚船を左舷着けし、横抱き状態のまま、船台の準備が整うまで待機していたところ、右舷側に傾斜し始めた。</p> <p>本船は、船長が、本件僚船にも被害が及ぶと考え、本件僚船に移乗して両船間の係留索を切断し、右舷側に横倒しとなった後、06時30分ごろ船底を上にして沈没した。</p> <p>本船は、本件僚船の乗組員がA社の代表者を通じて海上保安庁に本船の沈没を通報し、10日起重機船に引き揚げられ、後日^か解^い撤^{てつ}処分された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（引揚げ後） 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1.6mであった。</p> <p>船長は、睡眠不足や疲労が蓄積した状態ではなかった。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた際、タバコを吸ったり、身体を動かしたりして眠気を覚ましていた。</p> <p>船長は、天候の悪化で次回の操業が休みになった^ど安堵感によって気が緩み、居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、乗揚後、暗くて損傷の程度が分からなかったものの、本事</p>

	<p>故発生場所から近い田平港で船台の準備が整い次第上架することになったので、上架するまで本船が沈没することはないと思った。</p> <p>本船は、沈没後、オイルフェンスが展張された状態で起重機船に引き揚げられ、その際、油が流出したが、吸着マットですべて回収された。</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 なし なし</p> <p>本船は、黒子島北北東方沖を手動操舵で南南西進中、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、変針予定場所を通過して黒子島北方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じるようになった際、眠気を覚ます目的で、タバコを吸ったり、身体を動かしたりしていたものの、次回の操業が休みになった安堵感によって気が緩んだことから、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、夜間、本船が、黒子島北北東方沖を手動操舵で南南西進中、単独で操船に当たっていた船長が、次回の操業が休みになった安堵感によって気が緩み、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して黒子島北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及び被害の軽減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"> ・ 操船中に眠気を払拭できない場合は、最寄りの安全な海域で適宜休息を取ること。 ・ 事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。 ・ 乗揚後、船内に浸水がある場合は、損傷の程度を入念に確認した上で引下ろしの可否等について判断すること。

付図1 事故発生経過概略図

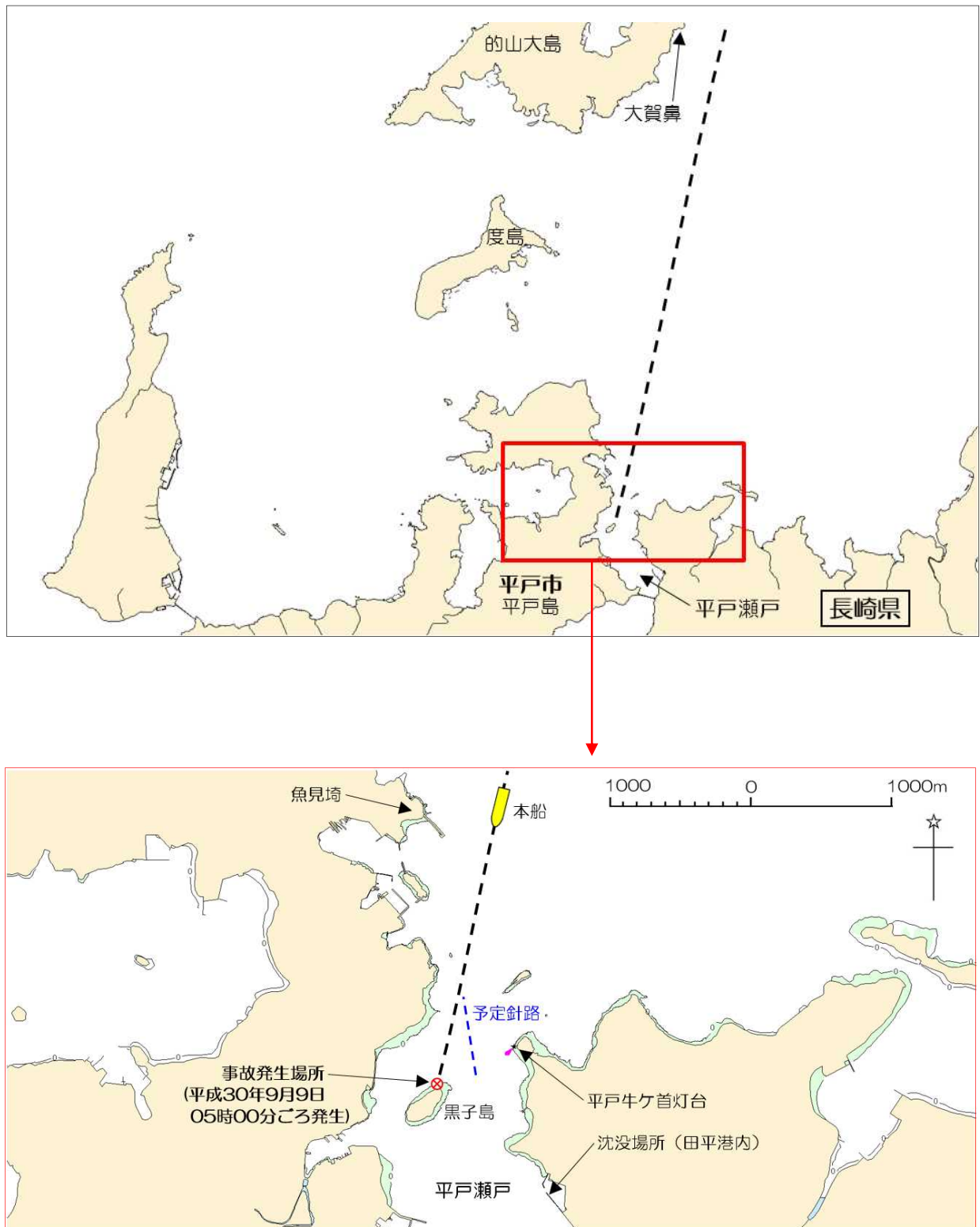


写真1 本船（引揚げ後）

