

船舶事故調査報告書

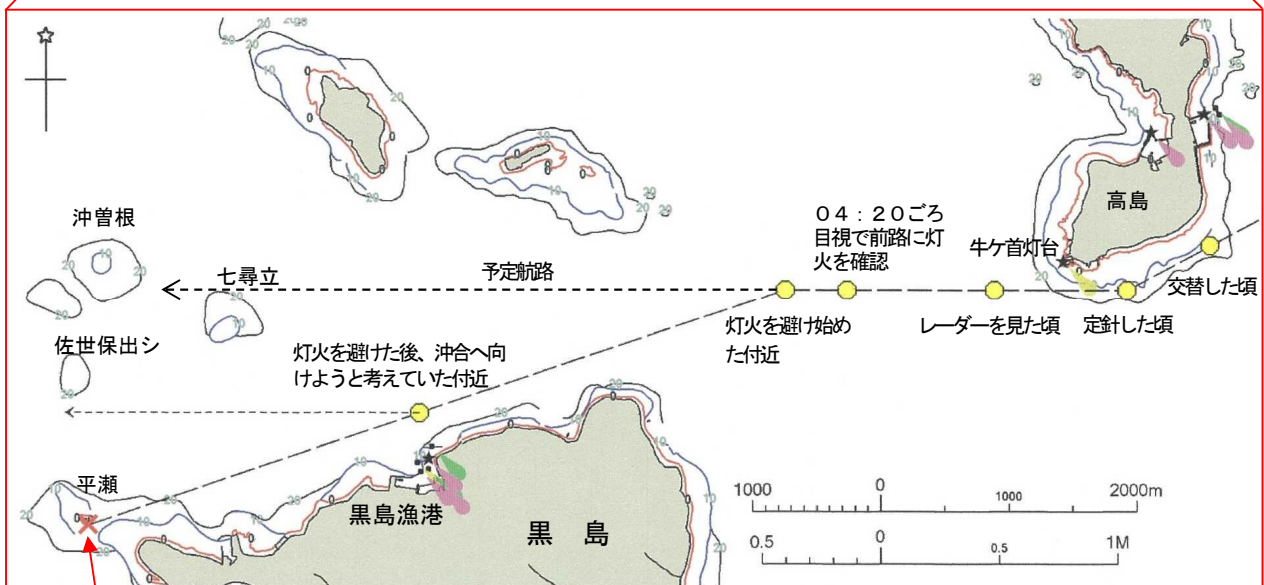
令和2年6月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年4月30日 04時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島西方沖の平瀬 牛ヶ首灯台から真方位255° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 08.6′ 東経129° 30.0′）
事故の概要	漁船蛭子丸は、南西進中、平瀬に乗り揚げた。 蛭子丸は、舵の折損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月9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 蛭子丸、19トン NS2-23434（漁船登録番号）、有限会社山口水産 23.25m（Lr）×4.27m×1.48m、FRP ディーゼル機関2基、872kW（合計）、平成23年10月11日 第290-62220号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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4年4月9日 免許証交付日 平成29年3月28日 （令和4年4月16日まで有効） 甲板員A 男性 36歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年9月21日 免許証交付日 平成28年9月23日 （令和3年9月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う擦過傷、舵に折損並びに両舷推進器軸及び推進器翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視程 約3M 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：05時36分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか4人が乗り組み、ごち網漁の目的

	<p>で、長崎県五島列島西方沖の漁場に向け、平成31年4月30日04時00分ごろ僚船ら2隻に続いて佐世保市相浦港^{あいのうら}を出港した。</p> <p>船長は、出港操船に引き続いて操船に当たり、佐世保市高島^{たか}南東方沖で甲板員Aと操船を交替し、その後、操舵室前方下の船室のベッドで休んだ。</p> <p>甲板員Aは、操舵室内右舷寄りに設置された背もたれ及び肘掛け付きの椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、牛ヶ首灯台南東方沖で針路を真方位約270°に定めて自動操舵とし、両舷の機関をそれぞれ回転数毎分約2,400とし、約20ノットの対地速力で西進中、もやがかかるといったのが分かった。</p> <p>甲板員Aは、牛ヶ首灯台南西方沖で、12Mレンジとしていたレーダーによって、先行する1隻が3～4Mの距離であることと、船首方4M付近に2～3隻の停泊船の映像を認めた。</p> <p>甲板員Aは、直進する予定のところ、04時20分ごろ目視で前路に漁船のものと思われる灯火を認め、レーダーで同灯火の船まで約3Mと分かり、その後、前路の沖曾根から佐世保出シの瀬に点在する漁船のものと思われる灯火を避ける目的で、それらの灯火を見ながら自動操舵のつまみを徐々に回して針路を左に転じた。</p> <p>本船は、その後、甲板員Aが、佐世保市黒島漁港沖で針路を元に戻すつもりで自動操舵のまま南西進中、眠気を感じるようになり、いつしか居眠りに陥り、予定の転針場所を通過して黒島西方沖の平瀬に向かって航行を続け、04時30分ごろ平瀬に乗り揚げた。</p> <p>甲板員Aは、衝撃を受けて目覚め、右舷側の機関が停止していたので、左舷側の機関を中立運転とした。</p> <p>船長は、ベッドで就寝していたところ、衝撃を受けて目覚め、負傷者がいないことと船体の損傷状況を確認し、浸水がないように見え、油の流出もなかったため、後続していた他社の漁船に船舶電話でえい航を依頼した。</p> <p>本船は、後続していた他社の漁船にえい航されて佐世保市の造船所に運ばれた。</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>本船は、船橋航海当直警報装置の装備はなく、本事故当時、喫水が船首約0.9m、船尾約1.7mで、操舵室の窓や扉は閉まった状態であった。</p> <p>船長は、本事故当時、甲板員Aと交替する際、居眠りに陥らないようにすること、及び先行船に付いていくことを指示していた。</p> <p>甲板員Aは、定針後、前路に漁船のものと思われる灯火を認めたとき、平瀬や黒島の地形を知っていたので、黒島漁港沖で針路を元に戻せばよいと思い、前路の灯火を避けるため、同灯火を見ながら針路を左に転じた。</p>

	<p>甲板員 A は、ふだんから休漁日明けの出港時には、生活のリズムが変わって早朝の出港に合わせて早めに就寝することができずに眠気を感じる事が多く、休漁日であった前日は 17 時ごろまで網の手入れを行って帰宅し、本事故当時、04 時の出港に合わせて 03 時 30 分ごろに起床しており、睡眠時間が約 5 時間で、ふだんよりも約 2 時間短かった。</p> <p>甲板員 A は、本事故当時、休漁日明けの出港であったことに加え、海上が平穏で、前路に認めた漁船のものと思われる灯火を避ける針路としたことから気が緩み、針路を左に転じた後、眠気を催したものと本事故後に思った。</p> <p>甲板員 A は、本事故当時、今まで眠気を感じても居眠りに陥ったことがなかったので、操舵室後部で寝ている他の甲板員と交替したり、窓を開けて外気に当たったり、椅子から立ち上がって喫煙したりするなどの居眠り運航の防止措置を採らなかった。</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、黒島北方沖を自動操舵で南西進中、単独で操船に当たっていた甲板員 A が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、予定の転針場所を通過して黒島西方沖に向け直進したことから、同島西方沖の平瀬に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>甲板員 A は、ふだんから休漁日明けの出港時には眠気を感じていたうえ、前路に認めた漁船のものと思われる灯火を避ける針路としたので気が緩み、眠気を感じたものの、まさか居眠りすることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢を続けたことから、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、夜間、本船が黒島北方沖を南西進中、単独で操船に当たっていた甲板員 A が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、予定の転針場所を通過して黒島西方沖に向け直進したため、同島西方沖の平瀬に乗り揚げたものと推定される。</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"> ・単独で操船に当たる者は、椅子に腰を掛けた姿勢で操船中に眠気を感じた場合、椅子から立ち上がって外気に当たるなど、眠気を払拭する措置を採ること。 ・単独で操船に当たる者は、眠気を払拭できないときには、他の乗組員と操船を交替すること。 ・船長は、事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図



事故発生場所
(平成31年4月30日
04時30分ごろ発生)

写真1 本船

