

# 船舶事故調査報告書

令和3年1月27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	令和元年12月14日 04時00分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島のハナグリ鼻 肥前横島灯台から真方位212° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 24.4′ 東経129° 31.4′）
事故の概要	漁船20垂蘭は、南東進中、浅瀬に乗り揚げた。 20垂蘭は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年4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 20垂蘭、19トン NS2-23399（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業 29.00m×4.48m×1.92m、FRP ディーゼル機関、736.00kW、平成20年12月5日 第292-48735号（船舶検査済票の番号）
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29年3月10日 免許証交付日 令和元年9月19日 （令和4年3月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板、バルバスバウ及び船底キールに破口を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和元年12月14日01時30分ごろ長崎県佐世保市神崎漁港に向けて同県対馬市下島南東方沖の漁場を出発した。 船長は、操舵室にある背もたれ付きの椅子に腰を掛け、1.5M及び3Mレンジとしたレーダーを作動させ、約13ノットの対地速力で自動操舵により本船を南東進とした。 船長は、平戸市生月島北方で右舷方に漁船を視認し、生月島北方の鯨島付近で同漁船が追い越してきたので手動操舵に切り替えて左舵を

	<p>取って追い越された後、平戸島のハナグリ鼻に向けて再び自動操舵にして針路を定めた。</p> <p>船長は、平戸市度島<sup>たく</sup>東方沖で、周囲に他船がなく、海上も穏やかであったので、眠気を感じ、ふだん、眠気を感じたときに行うのと同様に、ガムを噛んだり、コーヒーを飲んだり、立って体を動かしたり、操舵室から出て外気に当たったりして眠気を払うことに努めたものの、椅子に腰掛けた際、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、度島南西方沖を南東進中、平戸瀬戸に向かう変針予定場所を通過してそのまま直進し、04時00分ごろハナグリ鼻の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まし、周囲を確認したところ、乗り揚げていることが分かり、船体の状況を確認し、自力での離礁を試みたが、離礁できなかつたのでまき網船団の漁労長に携帯電話で連絡して救助を求めた。</p> <p>本船は、漁労長からの連絡を受けて来援した僚船により引き出された後、佐世保市小佐々町<sup>こささ</sup>所在の造船所までえい航された。</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0.6m、船尾約2.8mであった。</p> <p>船長は、12月11日、12日に休みをとり、本事故前日の13日10時00分ごろ神崎漁港を出港後、甲板員が当直して約4時間休息した後、漁場で魚の探索業務を行い、16時00分ごろから18時00分ごろまで錨泊して約2時間休息し、再び魚の探索業務を行った後に帰港の操船をして本事故時まで約10時間の当直を行っていた。</p> <p>船長は、まき網船団の運搬船の船長として約10か月乗船して周りに迷惑を掛けないように気を張っていた。</p> <p>船長は、レーダーの接近警報が他船及び陸岸により頻繁に作動するので同警報のスイッチを切っていた。</p> <p>船長は、平戸瀬戸に入る際に甲板員と当直を交替しようと思っていたが、眠気を催したときに交替すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>甲板員は、小型船舶操縦免許証を保持しており、本事故当時、後部の船室で寝ていた。</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>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、平戸市度島南西方沖を自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過してハナグリ鼻に向かって航行を続けたことから、同鼻の浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、追越し船の漁船が通過した後、周囲に他船がなく海上が穏</p>

	<p>やかであったこと、及び約10時間連続で当直を行っていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸市度島南西方沖を自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過してハナグリ鼻に向かって航行を続けたため、同鼻の浅瀬に乗り揚げたものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> <li>・ 居眠りを防止する措置を採っても眠気が払拭できない場合は、他の乗組員と当直を交替すること。</li> <li>・ 事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

