

船舶事故調査報告書

令和3年2月10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2年8月18日 08時40分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島北東岸 赤ハエ鼻灯台から真方位286° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯32° 45.7′ 東経128° 50.1′）
事故の概要	漁船明星丸は、航行中、岩場に乗り揚げた。 明星丸は、船底部に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月19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 明星丸、12トン NS2-23499（漁船登録番号）、一般社団法人長崎県漁船リース協会 19.95m×3.85m×1.13m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成30年4月26日 第292-52051号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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54年5月11日 免許証交付日 平成30年1月30日 （令和5年2月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口、亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、令和2年8月17日13時30分ごろ長崎県佐世保市の船だまりを出航し、同市相浦港で給油した後、五島市嵯峨ノ島西方沖の漁場に向かい、操業を行った。 本船は、18日07時00分ごろ五島市福江港に入港し、水揚げ等を行った後、08時00分ごろ同じ漁場に向けて出港した。 本船は、田ノ浦瀬戸を約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同

	<p>じ。)で手動操舵により北西進中、船長が、舵輪後方の背もたれ付きの椅子に腰を掛けた状態で操船を続けていたところ、いつしか居眠りに陥り、福江島北東岸に向かうようになり、08時40分ごろ同岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃を感じて目が覚め、本船が福江島北東岸に乗り揚げていることに気付き、同じ漁業協同組合に所属する僚船の船長に連絡した。</p> <p>船長は、船体の損傷状況を調べ、本船の船底部に破口、亀裂及び擦過傷があることを確認した。</p> <p>付近で操業中の漁船の乗組員は、乗り揚げている本船を認め、118番通報を行った。</p> <p>本船は、18時37分ごろ僚船によって引き出され、僚船2隻に横抱きされて佐世保市所在の造船所に向かった。</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0.8m、船尾約1.7mであった。</p> <p>船長は、航行中には自らが操船を行うものの、操業中には作業がなく、17日20時00分ごろに操業を開始してから18日05時20分ごろに操業を終えるまでの間は休息しており、本事故当時、疲労を感じていなかった。</p> <p>船長は、ふだんは約15knの速力で航行するものの、本事故当時は早めに福江港を出港したので、燃料の節約を考慮して約9knの速力で航行していた。</p> <p>船長は、操船中に眠気を感じていなかったが、海上が平穏であり、周囲に他船が見当たらず、ふだんよりも減速しており、また、操舵室内は冷房が効いて快適であったので、気が緩んで居眠りに陥ったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、立って操船に当たったり、窓を開けて外気に当たったり、コーヒーを飲んだりして眠気を払拭していた。</p> <p>船長は、本船がふだんから舵輪の位置を中央にしても針路が左に偏向するので、右に当て舵を取りながら操船を続けていたものの、居眠りに陥った後、当て舵を取れずに針路が左に偏向し、さらに右舷船首方から潮流を受けて福江島北東岸に接近することになったものと本事故後に思った。</p> <p>海図W1250(奈留瀬戸及田ノ浦瀬戸)によれば、田ノ浦瀬戸の中央部は下げ潮流の場合、流向は南東である。</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>あり</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、田ノ浦瀬戸を手動操舵で北西進中、船長が、操舵室の椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、福江島北東岸に向かって左に変針しながら航行を続けたことから、同岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じていなかったものの、海上が平穏であったこと、周囲に他船が見当たらなかったこと、ふだんよりも減速していたこと、及び操舵室内は冷房が効いて快適であったことから、気が緩んで覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、ふだんから舵輪の位置を中央にしても針路が左に偏向し、船長が、右に当て舵を取りながら操船を続けていたものの、居眠りに陥ったことから、当て舵が取られない状態で航行を続けて針路が左に偏向し、さらに右舷船首方からの南東流に圧流されて福江島北東岸に向かって航行を続けた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、田ノ浦瀬戸を手動操舵で北西進中、船長が、操舵室の椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、福江島北東岸に向かって左に変針しながら航行を続けたため、同岸の岩場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"> ・ 操船者は、眠気を感じていなくても居眠りに陥る危険性を考慮し、立って操船に当たったり、身体を動かしたり、外気に当たったりするなど、居眠りを防止するための措置を採ること。 ・ 事故発生時には速やかに海上保安庁へ通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

