

船舶事故調査報告書

令和3年6月9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	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和2年9月21日 20時20分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市呼子港 呼子港中防波堤南灯台から真方位044°25m付近 （概位 北緯33°33.2′ 東経129°53.7′）
事故の概要	作業船大潮は、西南西進中、消波ブロックに衝突した。 大潮は、船体が大破し、また、消波ブロックに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年9月23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	作業船 大潮、5トン未満 292-33174佐賀、株式会社光洋 11.70m (Lr) × 3.20m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、330.00kW、平成2年5月
乗組員等に関する情報	船長 68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60年2月21日 免許証交付日 平成31年3月20日 （令和7年2月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船体が大破（全損） 消波ブロック 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m 月没時刻：21時05分ごろ、月齢：3.2 唐津市には、9月21日04時16分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、花火大会の警戒作業を終え、令和2年9月21日19時20分ごろ唐津市名護屋漁港の定係地に向けて同市浜崎漁港を出発した。 船長は、風波の影響で船体が動揺していたので操舵室で立って操船に当たり、5海里レンジにしたGPSプロッターを作動させ、唐津市

	<p>鷹島南西方沖で変針するつもりで、同市土器埼北東方沖を10～11ノットの対地速力で手動操舵により呼子港中防波堤（以下「本件防波堤」という。）に向けて本船を西南西進させた。</p> <p>船長は、20時17分ごろ鷹島南方沖を西南西進中、島陰に入って少し船体の動揺が収まったので、操舵室右舷側の背もたれの付いた縦席に腰を掛けた。</p> <p>船長は、慣れた海域で周囲に他船がなく、もうすぐ呼子港内に入ってさらに船体の動揺が収まるので安堵して気が緩み、眠気を感じる間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して西南西進を続け、20時20分ごろ本件防波堤の消波ブロックに衝突した。</p> <p>船長は、衝撃で目が覚め、本件防波堤の消波ブロックに衝突したことを知り、主機を後進にしたが、離礁することができなかった。</p> <p>本船は、風波にあおられて本件防波堤の消波ブロックに当たりながら、本件防波堤に沿って西側に約100m流された後、船首側から水没し始めた。</p> <p>船長は、本船が沈没する前に左舷船尾部から本件防波堤の消波ブロックに登って本件防波堤で会社及び海上保安庁に通報を行った後、消防局レスキュー隊に救助され、ゴムボートに移乗して唐津市加部島漁港に到着した。</p> <p>本船は、後日、クレーン付き台船で引き揚げられた後、名護屋漁港の定係地に陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.2m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であった。</p> <p>船長は、ふだん22時ごろから翌朝05時ごろまで約7時間の睡眠をとっており、本事故当日も同様の睡眠をとっていて、本事故当時、眠気を感じておらず、健康状態は良好であった。</p> <p>船長は、本事故当日、13時ごろから14時ごろまで及び17時ごろから19時ごろまで花火大会の警戒作業に当たり、14時ごろから17時ごろまで仮眠をとっていたものの、花火大会の警戒作業で気を遣って疲労を感じていた。</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、鷹島南方沖を手動操舵で西南西進中、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本件防波堤に向かって航行を続けたことから、本件防波堤の消波ブロックに衝突したものと推定される。</p>

	<p>船長は、慣れた海域で周囲に他船がいなかったこと、船体の動揺が落ち着いてきたので気の緩みを生じたこと、椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たっていたこと及び花火大会の警戒作業で疲労を感じていたことから、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、鷹島南方沖を手動操舵で西南西進中、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本件防波堤に向かって航行を続けたため、本件防波堤の消波ブロックに衝突し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"> ・ 船長は、眠気を感じていなくても居眠りに陥る危険性を考慮し、飲み物を飲んだり、立って操船に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

