

## 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	乗揚
発生日時	令和2年12月2日 02時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市神楽島西岸 三重式見港三重南防波堤東灯台から真方位208° 1.2海里 (M) 付近 (概位 北緯32° 47.5′ 東経129° 45.4′)
事故の概要	漁船第二十二山田丸は、東北東進中、神楽島西岸に乗り揚げた。 第二十二山田丸は、船底部に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月7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 第二十二山田丸、164トン 132713、山田水産株式会社 40.30m×7.50m×3.50m、鋼 ディーゼル機関、698kW、平成3年10月3日
乗組員等に関する情報	船長 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成23年10月31日 免状交付年月日 平成28年5月23日 免状有効期間満了日 令和3年10月30日
死傷者等	なし
損傷	船底部に亀裂、凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮期
事故の経過	本船は、船長ほか10人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍9人）が乗り組み、以西底びき網漁の目的で、令和2年11月26日07時08分ごろ長崎市三重式見港を出港した。 本船は、12月1日18時00分ごろ、長崎県五島列島西方沖で操業を終え、船長が単独で船橋当直につき、僚船と共に帰航を開始した。 船長は、19時00分ごろ甲板員2人に船橋当直を引き継いだ後、20時00分ごろから船橋後部の寝台で睡眠をとった。

22時00分ごろから別の甲板員2人が船橋当直についていたところ、2日01時20分ごろ、左舷船首方を航行中の僚船から、反航船がいて右舵を取るのので本船も右舵を取るよう無線で連絡があり、目を覚ました船長が船首方約3Mに反航船のレーダー映像を認めて右舵を取り、本船は約9ノットの対地速力で東進した。

船長は、単独で船橋当直につき、三重式見港南西方沖で変針するつもりで神楽島に向くように左舵を取った後、眠気を覚まそうと思い、手と顔を洗ってコーヒーを飲んで操船を続けた。

船長は、神楽島西南西方沖約6Mの地点において、僚船との位置関係を調整しようと手動操舵により一旦右舵を取った後、針路を戻して自動操舵とし、本船は東北東進を続けた。

船長は、舵輪の前の背もたれ付きの椅子に腰を掛けて操船を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。

本船は、変針予定場所を通過して航行を続け、02時30分ごろ神楽島西岸に乗り揚げた。(写真1参照)



写真1 操船時の姿勢

船長は、船底から異音が生じて目が覚め、左舷方に僚船が見えたので左舵を取ったものの、衝撃を感じて乗り揚げたことに気付き、主機を中立運転として僚船に連絡した後、損傷状況の確認を行った。

本船及び僚船の船舶所有会社は、僚船から本事故発生の連絡を受け、海上保安庁に通報した。

本船は、05時30分ごろ上げ潮に乗じて自然離礁した後、僚船に横抱きされて三重式見港に帰港した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船の喫水は、船首約2.3m、船尾約4.3mであった。

船長は、出港してからの1日の平均睡眠時間が約6時間であり、数回に分けて睡眠をとっていた。

船長は、港に近づいており、周囲に僚船以外の他船が見当たらず、

海上が平穏であったので、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。

本船には、第二種船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が搭載されていたものの、本事故当時、操作パネルに鍵が差し込まれた状態で、キースイッチが設定モードの位置になっており、本件警報装置は作動していなかった。（写真2参照）



写真2 本件警報装置の操作パネル

本件警報装置の取扱説明書には、注意として次の記載がある。

設定は必ず船長が行い、設定後は起動モードに必ず戻し、鍵を抜き取ってください。

船長は、平成28年9月から本船に乗船しており、ふだんから主電源を投入した際に本件警報装置の起動音が鳴っていたので、本件警報装置が作動していると思っていた。

#### 分析

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

あり  
なし  
なし

本船は、神楽島西南西方沖を自動操舵で東北東進中、単独で船橋当直についていた船長が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、変針予定場所を通過して神楽島に向けて航行を続けたことから、神楽島西岸に乗り揚げたものと推定される。

船長は、港に近づいていたこと、周囲に僚船以外の他船が見当たらなかったこと、及び海上が平穏であったことから、気が緩んで覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。

本件警報装置は、キースイッチが設定モードの位置になっていたことから、作動していなかったものと推定される。

船長は、ふだんから主電源を投入した際に本件警報装置の起動音が鳴っていたことから、本件警報装置が作動していると思い、設定モー

	<p>ドのままにしていたと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、神楽島西南西方沖を自動操舵で東北東進中、単独で船橋当直についていた船長が、椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、変針予定場所を通過して神楽島に向けて航行を続けたため、神楽島西岸に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船橋当直者は、夜間航行時、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。</li> <li>・ 船長は、船橋航海当直警報装置の設定及び作動確認を行い、鍵の管理をすること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

