

船舶事故調査報告書

令和3年8月18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

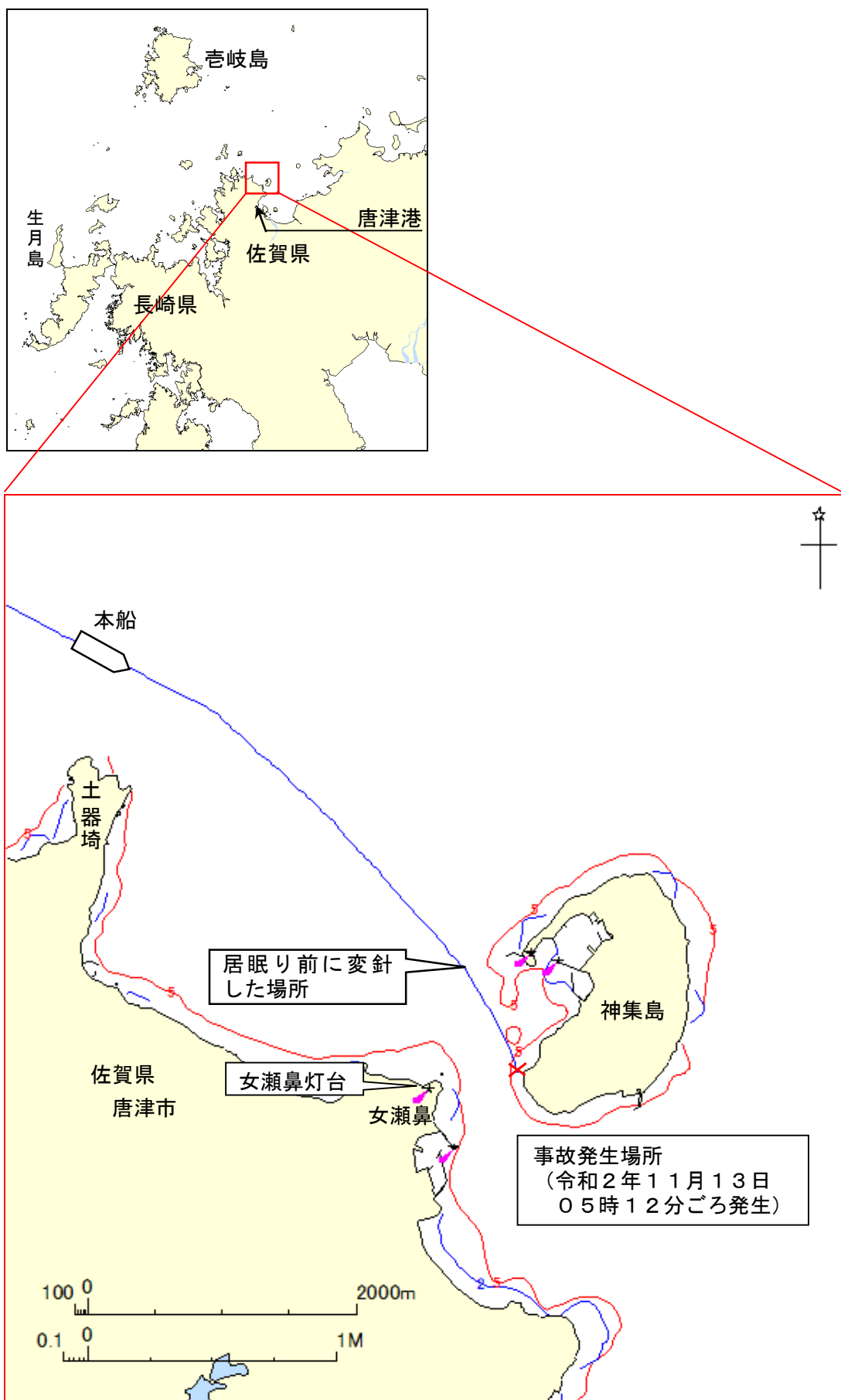
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年11月13日 05時12分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市神集島南西岸 女瀬鼻灯台から真方位078° 670m付近 (概位 北緯33° 31.8′ 東経129° 57.8′)
事故の概要	漁船第二十八希来里は、南東進中、海岸に乗り揚げた。 第二十八希来里は、船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年11月25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 第二十八希来里、19トン NS2-23512（漁船登録番号）、一般社団法人長崎県漁船リース協会（船舶所有者）、株式会社カイユウ（船舶借入人） 23.72m (Lr) × 4.93m × 1.61m、FRP ディーゼル機関、809kW、平成31年2月18日 第292-52331号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 29歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月15日 免許証交付日 令和2年10月2日 (令和8年4月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 月出時刻：04時06分ごろ（月齢26.8）
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、法定灯火を表示し、水揚げの目的で、令和2年11月13日01時30分ごろ唐津市唐津港に向けて長崎県平戸市生月島北西方沖の漁場を出発した。 船長は、操舵室右舷側の背もたれ付きの操縦席に腰を掛けて操船に当たり、甲板員2人が操舵室後部及び操縦席左舷側でそれぞれ休息し、約5海里（M）先が表示できるように設定したGPSプロッター

	<p>並びに12Mレンジ及び1.5Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、約12ノットの対地速力で自動操舵により本船を東南東進させた。</p> <p>船長は、唐津市土器^{どき}埼北方沖に達し、数回変針して神集島南西岸と女瀬鼻との中間付近を航行しようと思い、土器埼北東方沖で手元のリモコン装置の舵角ダイヤル（以下「本件ダイヤル」という。）を操作して変針し、本船を南東進させた後、神集島西方沖で本件ダイヤルを操作し、変針して間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長は、ふと目を覚まし、レーダーを見たところ、本船が神集島に接近しているのを認め、慌てて本件ダイヤルを右に回し、レーダーレンジを1.5Mレンジから0.25Mレンジに切り換えようとしていたとき、05時12分ごろ、衝撃を受けて本船が停止した。</p> <p>船長は、クラッチレバーを中立位置にし、作業灯を点灯して本船が海岸に乗り揚げたことを知り、本事故の発生を船団の漁労長を通じて所属会社に連絡した後、118番通報した。</p> <p>本船は、所属会社が手配したクレーン台船に引き出され、同台船に横抱きされて唐津港に入港し、水揚げを行った後、最寄りの造船所に上架された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録（抜粋）、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.8m、船尾約2.7mであった。</p> <p>船長は、まき網船団の運搬船船長として、11月10日12時ごろ長崎県佐世保市^{きせほ}太郎ヶ浦^{たろうがうら}漁港を出港して18時ごろ漁場に到着し、魚群探索などの夜間操業と05時～06時ごろに漁場を出発して長崎県や佐賀県の市場で水揚げを行う運航に従事しており、適宜に3～4時間の睡眠をとっていた。</p> <p>船長は、12日夜間の操業で大漁となったので、13日早朝の出発時間が早まることになり、睡眠を取れないまま、操業での疲れや寝不足による眠気を感じている状態で漁場を出発していた。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、ガムをかんだり歯磨きをしたりして、眠気を払拭していた。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が設置されており、警報タイマーが3分に設定されていたが、船長は、タイマーが作動する前に目覚めた。</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、神集島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、神集島南西岸に向けて航行を続けたことから、同島</p>

	<p>南西岸に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、操業での疲れや寝不足による眠気を感じている状態で、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたことから、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>本船の船橋航海当直警報装置は、警報タイマーが3分に設定されていたものの、船長の居眠りが3分未満であったことから、作動しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、神集島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、神集島南西岸に向けて航行を続けたため、同島南西岸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"> ・ 単独で航海当直中の船長は、眠気を感じた場合、椅子から立ち上がって体を動かすなどして、眠気を払拭すること。眠気を払拭できない場合は、他の乗組員と当直を交替すること。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位	
	北緯 (° - ')	東経 (° - ')
05:04:01	33-33.1134	129-56.576
05:04:31	33-33.04772	129-56.66481
05:05:01	33-32.98107	129-56.75086
05:05:31	33-32.91473	129-56.83808
05:06:01	33-32.84558	129-56.92189
05:06:31	33-32.77307	129-57.00239
05:07:01	33-32.69982	129-57.08168
05:07:31	33-32.62719	129-57.16395
05:08:01	33-32.55187	129-57.24092
05:08:31	33-32.47637	129-57.31892
05:09:01	33-32.40435	129-57.40126
05:09:31	33-32.33209	129-57.48103
05:10:01	33-32.25689	129-57.55567
05:10:31	33-32.1795	129-57.62635
05:11:01	33-32.09484	129-57.68281
05:11:31	33-32.01263	129-57.74348
05:12:01	33-31.92608	129-57.79658
05:12:31	33-31.83349	129-57.83515
05:12:43	33-31.8081	129-57.84516
05:12:49	33-31.80804	129-57.84553

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真 1 本船

