

# 船舶事故調査報告書

令和4年6月1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3年6月26日 14時05分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市左京鼻南岸 金城岩灯台から真方位323° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.1′ 東経129° 47.9′）
事故の概要	遊漁船瑠璃は、南南東進中、海岸に乗り揚げた。 瑠璃は、船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	遊漁船 瑠璃、5トン未満（長さ9.94m） 244-19130佐賀、個人所有 9.94（Lr）m×2.59m×0.86m、FRP ディーゼル機関、254kW、平成12年3月
乗組員等に関する情報	船長 66歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年12月14日 免許証交付日 平成29年5月15日 （令和4年6月5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、舵及びプロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、令和3年6月26日03時00分ごろ壱岐島北北西方沖の釣り場に向けて佐賀県唐津市名護屋漁港を出港した。 船長は、壱岐島北北西方沖14M付近で遊漁を終えた後、13時00分ごろ釣り場を出発し、帰港することとした。 船長は、操舵室で操船に当たり、GPSプロッター及び6Mレンジとしたレーダーを作動させ、約20ノットの対地速力で自動操舵により本船を南東進させた。 船長は、壱岐島北方5M付近で同島が見えてきたので、手動操舵に

	<p>切り換え、寝不足であったので風に当たって居眠りしないようにしようと操舵室の天井にある窓越しに、胸から上を出して座れるようにセットした椅子に腰を掛けた状態で、同室天井に置いたりモコン装置の舵角ダイヤル（以下「本件ダイヤル」という。）を手元に置き、右手で操作しながら航行を続けた。</p> <p>本船は、<sup>うおつり</sup> 壱岐市魚釣埼北東方沖で、船長が、針路を南南東として同じ姿勢で操船を続け、その後、そろそろ左京鼻付近を通過し、岩場の近くを通ると思っていたところ、いつしか居眠りに陥り、左京鼻南方の海岸に向かうようになり、14時05分ごろ左京鼻南方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まし、主機を停止して周囲を確認したところ、本船が左京鼻南方の海岸に乗り揚げていることが分かり、釣り客に怪我がないことを確認した後、船体を確認して船首部船底外板に破口を認めたので、118番通報し、僚船に釣り客の救助を依頼した。</p> <p>釣り客は、本船から海岸に上陸した後、到着した僚船で帰路につき、本船は、巡視艇に横抱きされて壱岐市芦辺港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、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0.5m、船尾約0.7mであった。</p> <p>船長は、ふだん、壱岐島周辺沖で遊漁を行っており、本事故海域は、慣れた海域であった。</p> <p>船長は、6月24、25日と2日間の休養を取っていたが、睡眠の途中で目が覚める状態が続いており、26日は出港前に約3時間の睡眠しか取っておらず、少し眠気を感じていた。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、立って体を動かしたり、ガムをかんだり、コーヒーを飲んだりして眠気を払拭していたものの、本事故時、ガムとコーヒーを切らしており、眠くならないように操舵室の天井にある窓越しに、胸から上を出した状態で、風に当たりながら操船していた。</p> <p>船長は、帰るだけなので休まずに椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けているうち、海上が平穏であり、周囲に他船が見当たらなかったため、気が緩んで居眠りに陥ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、衝撃を受けた時に、前屈みの姿勢から頭を起こしながら目を覚ましたので、居眠りに陥った際、上半身が前に屈み込み無意識のうちに指を添えていた本件ダイヤルを右に切ってしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、眠気を催したときには、船を停めて体を動かしたりすればよかったと思った。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、壱岐島東方沖を手動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が操舵室の天井にある窓越しに、胸から上を出して椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、左京鼻南岸の海岸に向かって航行を続けたことから、海岸に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、周囲に他船がなく海上が穏やかであったこと、及び睡眠不足の状態であったことから、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けるうち、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>船長は、居眠りに陥った際、前に屈み込み無意識のうちに指を添えていた本件ダイヤルを右に切っ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、壱岐島東方沖を手動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が操舵室の天井にある窓越しに、胸から上を出して椅子に腰を掛けた状態で居眠りに陥り、左京鼻南岸の海岸に向かって航行を続けたため、海岸に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> <li>・ 船長は、眠気を感じたときは航行を中止したり、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けず、速やかに立って体を動かしたりして居眠り運航の防止措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、睡眠不足の状態では操船しないことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

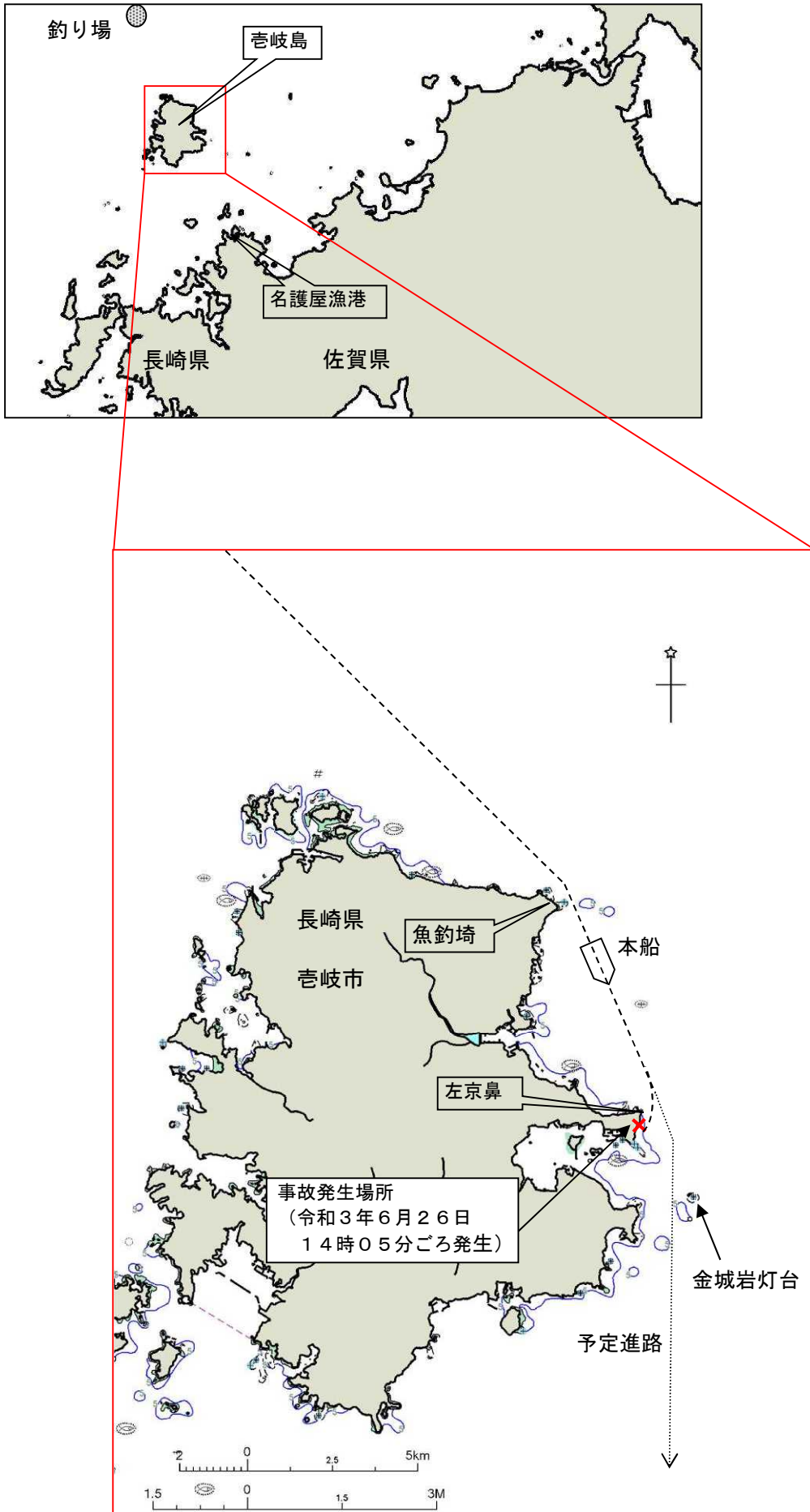


写真1 本船

