

船舶事故調査報告書

令和5年2月8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4年10月15日 15時50分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市加唐島南東岸 加唐島港西防波堤灯台から真方位048°560m付近 (概位 北緯33°35.4′ 東経129°51.9′)
事故の概要	漁船39正露丸は、北西進中、干出浜に乗り揚げた。 39正露丸は、船首船底部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月18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 39正露丸、19トン NS2-23497（漁船登録番号）、高漁水産有限会社 24.22m(Lr)×4.97m×1.64m、FRP ディーゼル機関、809.00kW、平成30年3月19日 第292-52010号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 44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 平成8年4月18日 免許証交付日 令和2年8月6日 (令和8年4月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約4.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約127cm（唐津）
事故の経過	本船は、まき網船団の運搬船で、船長ほか3人が乗り組み、唐津市唐津港の魚市場で漁獲物の水揚げを行った後、令和4年10月15日15時00分ごろ同港を出航し、長崎県平戸市生月島北西方沖の漁場に向かった。 船長は、単独で船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛け、背もたれに背中をもたれた姿勢で操船に当たり、15時30分ごろ唐津市加部島東方沖に至った頃、船首を

	<p>加唐島南東岸に向け、約10ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長は、加部島北東方沖に達した頃、連日の不規則な操業で蓄積された疲労により軽い眠気を感じていたが、あと少しで変針予定場所に到達するので、それまでは眠気を我慢できると思い、同じ姿勢のまま操船を続けた。</p> <p>船長は、15時40分ごろ居眠りに陥り、加部島北北東方沖の変針予定場所を通過して航行を続け、15時50分ごろ衝撃を感じて目覚め、周囲を見て加唐島南東岸の干出浜に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、僚船に乗船していた漁労長に本事故発生の連絡を行った後、本船の損傷状況を調査し、浸水等がないことを確認した。</p> <p>漁労長は、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>本船は、主機を後進運転に掛けて離礁し、自力で航行して所属する船団の基地のある長崎県佐世保市小佐々町に向かった。</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0.5m、船尾約2.0mであった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が設置されていた。</p> <p>船長は、ふだん航行中、本件警報装置のモーション検出器の設定を5分にして作動させていたが、本事故時、電源を入れることを失念していた。</p> <p>船長の本事故発生前3日間の行動は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・13日は、海上が時化であったので自宅にて休息を取った。 ・14日は、早朝に出漁し、16時ごろ漁場に到着して約2時間の仮眠後、夜間操業を2回行った。 ・15日は、04時ごろ漁場を出発して08時ごろに唐津港に入航し、13時ごろ水揚げが終了した後に食事をとり、15時ごろ漁場に向けて出航した。 <p>船長は、持病もなく、健康状態は良好で、1日の睡眠時間が平均で約4～6時間であった。</p> <p>船長は、ふだん眠気を感じた際、身体を動かしたり、コーヒーを飲んだり、操舵室から外に出て外気に当たったりしていた。</p> <p>船長は、加部島北東方沖で眠気を感じた際、立って操船に当たるか、他の乗組員を呼んで2人で船橋当直を行っていただければ良かったと本事故後に思った。</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>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>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、加部島北東方沖を北西進中、単独で船橋当直についていた</p>

	<p>船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して加唐島南東岸に向けて航行を続けたことから、同島南東岸の干出浜に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、操縦席の背もたれに背中をもたれた姿勢で操船に当たっていたところ、あと少しで変針予定場所に到達するので、それまでは居眠り運航の防止措置を採らなくても眠気を我慢できると思い、居眠りに陥りやすい姿勢のまま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>船長は、ふだん眠気を感じた際、身体を動かしたり、コーヒーを飲んだり、操舵室から外に出て外気に当たったりしていたが、本事故時、あと少しで変針予定場所に到達するので、それまでは眠気を我慢できると思ったことから、居眠り運航の防止措置を採っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、本件警報装置の電源を入れることを失念していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が加部島北東方沖を北西進中、単独で船橋当直についていた船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して加唐島南東岸に向けて航行を続けたため、同島南東岸の干出浜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"> ・ 船橋当直者は、操縦席の背もたれに背中をもたれた姿勢を続けると居眠りに陥りやすいので、時々立ち上がって操船に当たること。 ・ 船橋当直者は、眠気を感じた際、短時間であっても眠気を我慢できると思わず、身体を動かしたり、コーヒーを飲んだり、操舵室から外に出て外気に当たったりするなどの居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶においては、同装置が正常に作動しているか確認した上で、航行中は常時作動させ、休止時間を可能な限り短く設定するなど適切な措置を採ること。 ・ 船長は、2人当直が可能な場合、他の乗組員を呼んで2人で船橋当直を行うことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

