

船舶事故調査報告書

令和6年11月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年10月26日 06時35分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島西方沖 宮ノ浦港西防波堤灯台から真方位347° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 12.7′ 東経129° 20.9′）
事故の概要	漁船利福丸は、東南東進中、岩場に乗り揚げた。 利福丸は、船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月6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 利福丸、8.5トン NS2-23021（漁船登録番号）、個人所有 14.60m（Lr）×3.02m×1.08m、FRP ディーゼル機関、450.00kW、平成6年7月20日 第292-42698号（船舶検査済票の番号） （写真1、写真2 参照）  写真1 本船の外観（上架時）



写真2 本船船首の外観（上架時）

	 <p>写真2 本船船首の外観（上架時）</p>
<p>乗組員等に関する情報</p>	<p>船長 37歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年11月17日 免許証交付日 令和4年9月13日 （令和9年9月13日まで有効）</p> <p>乗組員 61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63年10月13日 免許証交付日 令和5年9月5日 （令和10年10月12日まで有効）</p>
<p>死傷者等</p>	<p>なし</p>
<p>損傷</p>	<p>船底外板に破口、魚群探知機の振動子（センサー）に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 日出時刻：06時35分ごろ、常用薄明開始時刻：06時10分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び船長の家族である乗組員1人が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、船首約0.30m、船尾約1.50mの喫水により、令和5年10月25日16時00分ごろ平戸市福良漁港の係留地を出航し、長崎県佐世保市宇久島西方沖の漁場で操業を行った後、26日05時20分ごろ帰途に就いた。</p> <p>船長は、平戸島西方沖において、操舵室内の操縦席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たり、針路を平戸市頭ノ島（高さ62m）の島影に向け、約16ノットの対地速力で東南東進した。（写真3参照）</p>



写真3 本船の操縦席

船長は、ふだん、帰航する際、針路を頭ノ島に向けて東南東進した後、頭ノ島西北西方沖で変針して頭ノ島の南側を航行していた。(図1参照)

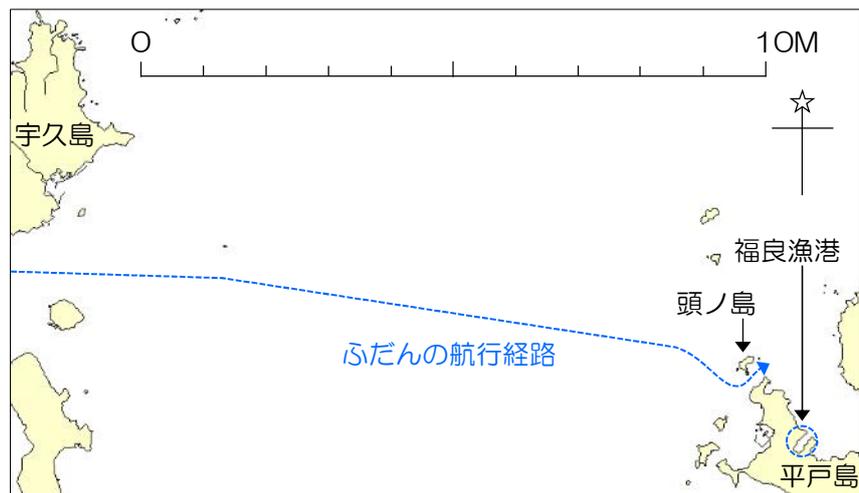


図1 ふだんの航行経路

船長は、周囲に他船を認めず、周囲に他船がないという安心感と操業による疲れから眠気を感じ、ふだんであれば、眠気を感じた際に、立って体を動かさずなどしていたものの、間もなく係留地に到着するので、それまで居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船に当たった。

船長は、いつしか居眠りを始め、頭ノ島に向かう針路のまま航行を続け、06時35分ごろ本船が頭ノ島西岸の岩場に乗り揚げた。

船長は、衝撃で目を覚まし、急いで主機を停止した後、操舵室から出て本船が頭ノ島西岸の岩場に乗り揚げたことを知り、乗組員と共に船体の損傷状況を確認したところ、機関室に浸水があることを認めた。

本船は、乗組員が携帯電話で漁業協同組合の担当者に本事故の発生

	<p>を伝えるとともにクレーン台船の手配を依頼し、来援したクレーン台船によって岩場から吊り下ろされた後、同台船上に載せられて造船所に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、出航前日の10月24日は荒天により休漁しており、本事故当時、睡眠不足の状態ではなく、また、健康状態は良好であった。</p> <p>乗組員は、本事故当時、操舵室後部の床に船尾方を向いて座り、漁具の整備作業を行っており、船長が居眠りしたことに気付かなかった。</p>
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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、平戸島西方沖を手動操舵で東南東進中、船長が、操縦席に腰を掛けて操船に当たっていたところ、居眠りしたことから、変針予定地点を通過し、頭ノ島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がないという安心感と操業による疲れから眠気を感じるようになったが、間もなく係留地に到着するので、それまで居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船したことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、平戸島西方沖を手動操舵で東南東進中、船長が、眠気を感じる中で操縦席に腰を掛けた姿勢のまま居眠りしたため、変針予定地点を通過し、頭ノ島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 操船者は、眠気を感じた際、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けず、立って操船に当たったり、体を動かしたりするほか、複数乗組みの場合、他の乗組員と操船を交代すること。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を得られるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

