

船舶事故調査報告書

令和7年11月19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 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年9月10日 10時00分頃
発生場所	長崎県新上五島町津和崎鼻東岸 津和崎灯台から真方位162° 650m付近 （概位 北緯33° 09.3′ 東経129° 07.0′）
事故の概要	漁船24帰蝶は、西南西進中、津和崎鼻東岸に乗り揚げた。 24帰蝶は、球状船首の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月9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 24帰蝶、19トン NS2-23523（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業（A社） 32.50m×5.01m×1.63m、FRP ディーゼル機関、809kW、令和2年5月8日 第292-52686号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年3月10日 免許証交付日 令和3年10月21日 （令和9年3月9日まで有効） 甲板員A 32歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年3月22日 免許証交付日 令和3年10月21日 （令和8年10月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	球状船首に破口、船底部外板に亀裂及び擦過傷、プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、まき網漁業に従事する運搬船兼探索船で、船長及び甲板員

Aほか1人が乗り組み、まき網漁を行う目的で、令和6年9月10日07時50分頃、長崎県小値賀町小値賀島西方沖の漁場に向け、僚船と共に同県佐世保市神崎漁港を出航した。(写真1参照)



写真1 本船

船長は、出航操船を終えた後、眠気を感じた場合などには起こすよう指示して甲板員Aと操船を交替し、操舵室内後方に設けられた寝台で仮眠を取ることとした。

甲板員Aは、操舵室右舷側に設置された背もたれ付きの操縦席に腰を掛け、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、単独で自動操舵により操船に当たった。

甲板員Aは、長崎県平戸市平戸島南東方沖を西南西進した本船が同島南端の志々伎南方沖に達し、GPSプロッターの画面を見て針路を津和崎鼻北端と小値賀町野崎島南端との間の津和崎瀬戸に向け、約11ノットの対地速力で本船を西進させ始めた。(図1参照)



図1 津和崎瀬戸等の位置図

甲板員Aは、操船前や操船中に食事をとると眠気を催すことがあったので、ふだんから控えていたが、空腹を抑えることができず、針路及び速力を保持したまま持参した弁当を食べ始めた。

甲板員Aは、目視とレーダーによる見張りを行いながら弁当を食べていたところ、レーダー画面でほぼ正面に小型船舶の映像を認めた。

甲板員Aは、弁当を食べるのをやめてレーダー画面で小型船舶の動静を確認したところ、小型船舶が停泊しており、小型船舶に接近する状況であったので、しばらくしてから小型船舶を避けた。

甲板員Aは、その後、本船が津和崎瀬戸東方沖に達したので、目視とレーダー画面を見て同瀬戸南口付近の変針予定場所に向けて僅かに左舵を取って、本船を西南西進させた。

甲板員Aは、食事で空腹感が満たされていた中、周囲に航行の支障となる他船を認めなくなったので気が緩み、軽い眠気を感じるようになった。

甲板員Aは、ふだん眠気が強い場合には、煙草を吸ったり、立ち上がって体を動かしたりして眠気を覚ましていたが、軽い眠気であったので居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を採らなかった。そして、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま自動操舵で操船に当たっていたところ、居眠りを始めた。

本船は、その後、変針予定場所を通過して航行を続け、10時00分頃に津和崎鼻東岸に乗り揚げた。

(図2 参照)

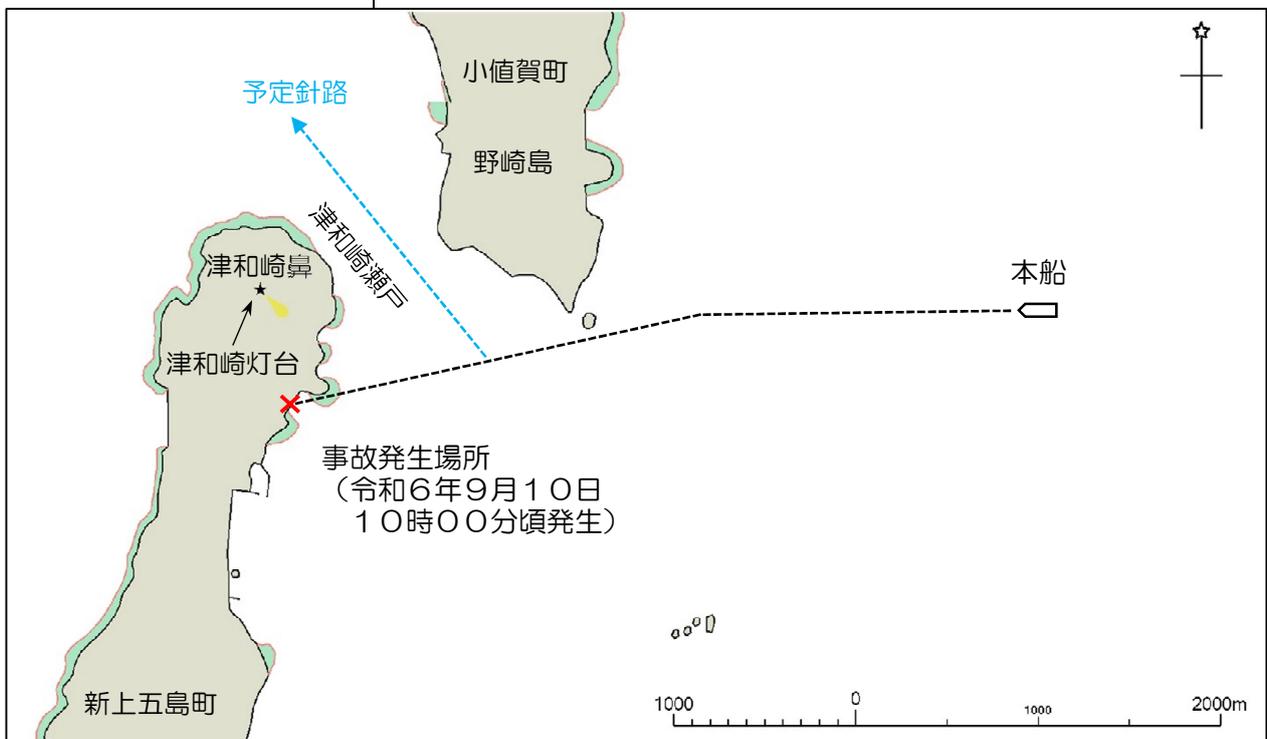


図2 事故発生経過概略図

	<p>甲板員 A は、衝撃で目を覚まし、津和崎鼻東岸に乗り揚げたと思い、直ちに機関操縦レバーを中立とした。</p> <p>船長は、寝台で仮眠中、衝撃で目を覚まして前方を見たところ、陸岸が見えたので、GPSプロッターの画面表示を確認して本船が津和崎鼻東岸に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、僚船に救援を依頼するとともに、A社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長は、乗組員に負傷がないこと及び本船に浸水がないことを確認した後、僚船の到着を待った。</p> <p>本船は、来援した僚船によって引き出された後、佐世保市の造船所までえい航された。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報していなかった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 甲板員 A に関する情報</p> <p>① 乗船履歴等</p> <p>甲板員 A は、A社が所有する漁船に約7年間の乗船経験があり、本船では、出入航中又は操業中でなければ、もう1人の乗組員と交替しながら操船を行っていた。</p> <p>② 健康状態等</p> <p>甲板員 A は、本事故当時、睡眠が不足したり、疲労が蓄積したりした状態ではなく、健康状態は良好であった。</p> <p>(2) 本船の喫水に関する情報</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約2.0mであった。</p> <p>(3) 本船に備えられていた船橋航海当直警報装置に関する情報</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置の設置義務はなかったが、同装置を設置していた。</p> <p>① 設置状況</p> <p>本船には、赤外線センサーで操舵室内の人の動きを感知し、一定時間動きがない場合に警報音を鳴らす機能を持つ船橋航海当直警報装置が操舵室前方の上部に備えられており、赤外線センサーが操縦席の右斜め前に設置されていた。</p> <p>② 作動状況</p> <p>船長は、操船者が居眠りしていなくても動きを感知しなければ警報音が鳴って警報音がうるさく感じ、また、他の乗組員の操船中又は錨泊中などの寝台での仮眠中に警報音が鳴ると眠れないので、船橋航海当直警報装置を作動させていなかった。</p> <p>(写真2 参照)</p>

	<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 0 auto 10px auto;">赤外線センサー</div>  <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 0 auto 10px auto;">操縦席</div> <p style="text-align: center;">写真2 操舵室内の状況</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、津和崎鼻東方沖を自動操舵で西南西進中、甲板員Aが、居眠りしたことから、変針予定場所を通過したことに気付かず、同鼻東岸に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>(2) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>甲板員Aは、次のことが関与したことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>① ふだん操船中に食事をとると眠気を催すことがあったが、空腹を抑えることができなかったので、弁当を食べたこと。</p> <p>② 周囲に航行の支障となる他船を認めなくなったので、気が緩んだこと。</p> <p>③ 前記①及び②から、眠気を感じるようになったものの、軽い眠気であったので居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を採らないまま操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たっていたこと。</p> <p>(3) その他安全に関する解析</p> <p>① 船橋航海当直警報装置の活用</p> <p>船長は、操船者が居眠りしていなくても動きを感知しなければ警報音が鳴って警報音がうるさく感じ、また、他の乗組員の操船中又は錨泊中などの寝台での仮眠中に警報音が鳴ると眠れ</p>

	<p>ないので、船橋航海当直警報装置を作動させていなかった。</p> <p>本事故当時、船長が船橋航海当直警報装置を作動させていれば、居眠りした甲板員Aを感知し、警報音が継続して鳴り、船長が甲板員Aの居眠りに気付くことができ又は甲板員Aが居眠りから目を覚まして変針予定場所を通過したことに気付くことができ、いずれも本事故の発生回避につながった可能性があるものと考えられる。</p> <p>② 事故後の海上保安庁への速やかな通報</p> <p>船長は、A社に本事故発生連絡を行ったものの、海上保安庁に通報していなかったものと認められる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、津和崎鼻東方沖を自動操舵で西南西進中、甲板員Aが居眠りしたため、同鼻東岸に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本事故後、航行中、警報タイマーの時間を5分に設定して船橋航海当直警報装置を常時作動させておくこととした。</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"> ・ 操船者は、操船中、軽い眠気を感じた場合であっても、椅子に腰を掛けたまま同じ姿勢で操船を続けず、体を動かしたり、外気に当たったり、カフェインを含む飲料を摂取したりするなどして居眠り運航の防止措置を採ること。また、複数人で乗り組んでいる場合、他の乗組員と操船を交替すること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置している船舶の船長は、航行中、同装置の警報タイマーを適切な時間に設定した上で常時作動させ、有効に活用すること。 ・ 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、海上保安庁に速やかに通報すること。