

船舶事故調査報告書

令和7年5月21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6月5日 08時46分ごろ |
| 発生場所 | 佐賀県唐津市加部島北東岸 肥前立石埼灯台から真方位134° 280m付近 (概位 北緯33° 33.9′ 東経129° 53.1′) |
| 事故の概要 | 漁船24帰蝶は、西南西進中、海岸に乗り揚げた。 24帰蝶は、船首部船底の破口等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年6月7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、809.0kW、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 | 船首部船底に破口、プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損、シューピースに折損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 |

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（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、まき網漁を行う目的で、長崎県壱岐市壱岐島北方の漁場に向け、令和6年5月29日09時00分ごろ僚船と共に長崎県佐世保市神崎漁港を出航した。

本船は、漁場で漁獲物を積み込み、価格等に応じて近隣の魚市場で水揚げを行い、再び漁場に戻ることを繰り返しており、6月4日14時00分ごろ福岡県福岡市博多港の魚市場の岸壁に着岸して空の魚倉に約20tの氷を積載し、5日04時00分ごろ水揚げを行った後、06時15分ごろ神崎漁港に向けて帰航を開始した。

船長は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、操船に当たっていたところ、出航作業を終えた甲板員Aが昇橋してきたので、操船を委ねることとし、眠気を感じるなどした場合には起こすように指示を与え、06時25分ごろ操船を交替し、操舵室の船尾側に設けられた寝台で仮眠を取ることにした。

甲板員Aは、操舵室右舷側に設けられた背もたれ付きの操縦席に腰を掛け、自動操舵で操船に当たり、07時12分ごろ、福岡市西浦埼北方沖で、本船を約11ノットの対地速力で西南西進させた。

甲板員Aは、08時30分ごろ、右舷船首方に次の変針目標となる呼子平瀬を認めて、変針点が近づいたことを認識した際、周囲に他船を認めず、定係地に帰航する安心感もあって気が緩み、眠気を感じたが、船長を起こすほどの強い眠気ではないと思い、船長を起こさずに操船を続けた。

甲板員Aは、ふだん操船中に眠気を感じた際には、煙草を吸ったり、立ち上がって体を動かしたりするなどして眠気を払拭するよう努めていたが、軽い眠気であったので我慢できると思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船に当たっていたところ、居眠りを始めた。

本船は、変針予定地点を通過して西南西進を続け、08時46分ごろ、同じ速力のまま、船首部が加部島北東岸に乗り揚げた。

甲板員Aは、衝撃を感じて目を覚まし、船首方に断崖を見て本船が海岸に乗り揚げたことに気付き、主機回転数を落としてクラッチを中立とした。

船長は、衝撃を感じて目を覚まし、周囲を見渡して本船が乗り揚げていることに気付き、甲板員A及び甲板員Bに怪我がないこと及び本船に浸水がないことを確認した後、クラッチを後進に入れ、主機回転数を上げて離岸を試みたが離岸できず、携帯電話で僚船に救助を要請するとともに、A社に本事故の発生を報告した。

船長は、船体を軽くすれば離岸できるかもしれないと考え、積載していた氷を甲板員2人と共に捨てていたところ、海岸に乗り揚げている本船を目撃した人による通報を受けて来援した巡視艇の乗組員に被

| | |
|---|---|
| | <p>害の状況を尋ねられ、本船には浸水がなく、けが人がいないこと等を説明した。</p> <p>(写真1 参照)</p> <div data-bbox="608 315 1378 732" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本事故発生約2時間後の本船の状況</p> <p>本船は、積載していた氷が全て捨てられたものの、離岸できず、下げ潮によって船尾部までが乗り揚げた状態となって船体が傾斜し、プロペラ翼等が海底に接触して曲損を生じ、自力での航行が不可能となった。</p> <p>本船は、上げ潮を待って来援した僚船によって海岸から引き出され、佐世保市所在の造船所までえい航された。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、船長が主に出入航時及び操業中に操船し、その他の航行中は甲板員A及び甲板員Bが交替して操船に当たっていた。</p> <p>甲板員Aは、甲板員Bと交互に休憩を取ることができており、疲労が通常よりも蓄積されている状況ではなく、健康状態は良好であった。</p> <p>本船では、当直者の動きを感知しない時間が続いた場合に警報を発する装置が操舵室に設置されていたが、当直者が眠っていなくても動きを感知しなければ警報を発し、同警報が寝台で仮眠中の船長にも聞こえてしまうので、作動しないように電源が切られていた。</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、加部島東方沖を自動操舵で西南西進中、甲板員Aが、眠気を感じたものの、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、居眠りしたことから、変針予定地点を通過してそのまま西南西進を続け、加部島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、周囲に他船を認めず、海上も平穏であり、眠気を感じるようになったが、軽い眠気であったので我慢できると思い、操縦席</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>に腰を掛けた姿勢のまま操船したことから、眠くなって居眠りしたものと考えられる。</p> <p>本船は、当直者の動きを感知しない時間が続いた場合に警報を発する装置が操舵室に設置されていたが、当直者が眠っていなくても動きを感知しなければ警報を発し、同警報が寝台で仮眠中の船長にも聞こえてしまうことから、同装置を作動させていなかったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、加部島東方沖を自動操舵で西南西進中、甲板員Aが、眠気を感じたが、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、居眠りしたため、変針予定地点を通過して加部島に向かって航行を続け、同島北東岸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"> ・航海当直を行う者は、眠気を感じた場合、操縦席から立ち上がったたり、手動操舵に切り替えたりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・航海当直を行う者は、当直をする際に受けた船長の指示に従うこと。 ・当直者の動きを感知しない時間が続いた場合に警報を発生する装置が設置されている船舶の船長は、同装置を常に作動させておくこと。 ・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 航行経路図

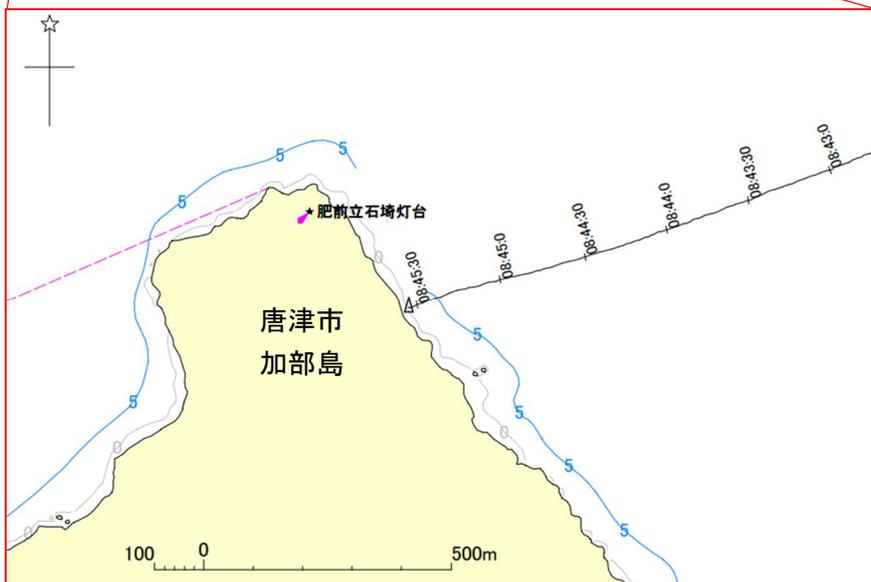
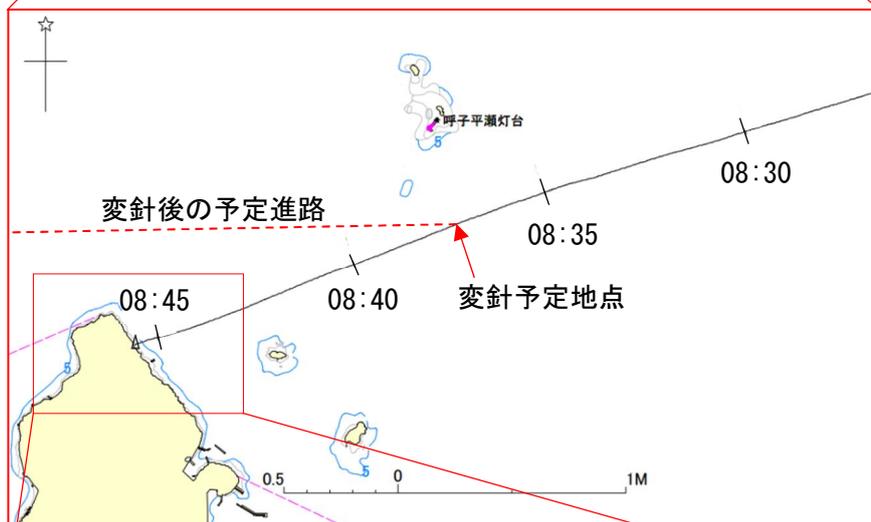


表1 本船のGPSプロッターの位置情報（抜粋）

| 時刻※ (時：分：秒) | 船位※ | |
|----------------|------------|-------------|
| | 北緯 (°) | 東経 (°) |
| 06:15:21 | 33.5977517 | 130.3874817 |
| 06:20:00 | 33.6073150 | 130.3767850 |
| 06:25:00 | 33.6169017 | 130.3620600 |
| 06:30:00 | 33.6260833 | 130.3469700 |
| 06:35:00 | 33.6337850 | 130.3309633 |
| 06:40:00 | 33.6404833 | 130.3141933 |
| 06:45:01 | 33.6459000 | 130.2972567 |
| 06:50:01 | 33.6510500 | 130.2794800 |
| 06:55:00 | 33.6561167 | 130.2619483 |
| 07:00:02 | 33.6596683 | 130.2449333 |
| 07:05:00 | 33.6647150 | 130.2275383 |
| 07:10:00 | 33.6706500 | 130.2110133 |
| 07:15:01 | 33.6718483 | 130.1933133 |
| 07:20:00 | 33.6649017 | 130.1766200 |
| 07:25:00 | 33.6583183 | 130.1598967 |
| 07:30:01 | 33.6520500 | 130.1429283 |
| 07:35:01 | 33.6455650 | 130.1262200 |
| 07:40:00 | 33.6388517 | 130.1094967 |
| 07:45:00 | 33.6326183 | 130.0926050 |
| 07:50:00 | 33.6262517 | 130.0757600 |
| 07:55:00 | 33.6202500 | 130.0588067 |
| 08:00:01 | 33.6146500 | 130.0417017 |
| 08:10:00 | 33.6025350 | 130.0081017 |
| 08:15:00 | 33.5963167 | 129.9910883 |
| 08:20:01 | 33.5906833 | 129.9733733 |
| 08:25:00 | 33.5858150 | 129.9555050 |
| 08:30:01 | 33.5811350 | 129.9375000 |
| 08:35:00 | 33.5766483 | 129.9199217 |
| 08:40:00 | 33.5713150 | 129.9032133 |
| 08:45:00 | 33.5658833 | 129.8860467 |
| 08:50:01 | 33.5654000 | 129.8840783 |

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナ位置である。