

船舶事故調査報告書

船種船名 漁船 第十七宇野丸

船舶番号 126981

総トン数 75トン

事故種類 衝突（防波堤）

発生日時 平成21年1月18日 01時40分ごろ

発生場所 島根県浜田市 浜田港沖防波堤

浜田港沖防波堤灯台から真方位186° 80m付近

(概位 北緯34° 53.5′ 東経132° 02.6′)

平成21年12月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男 (部会長)

委員 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第十七^{うの}宇野丸は、船長ほか9人が乗り組み、操業を終え島根県浜田港に向けて帰航中、平成21年1月18日01時40分ごろ浜田港沖防波堤に衝突した。

同船は、船長が軽傷を負い、船首部が大破した。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成21年1月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成21年6月15日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第十七宇野丸（以下「A船」という。）の船長兼漁ろう長（以下「船長A」という。）及び第十八宇野丸（2そうびき網漁業の主船であるA船の従船。以下「B船」という。）の船長の口述によれば、次のとおりであった。

A船は、船長Aほか9人が乗り組み、B船（総トン数75トン）とともに、操業の目的で、平成21年1月15日09時30分ごろ浜田港を出港し、山口県見島^{みしま}周辺の漁場に向かった。

船長Aは、出港操船に当たり、港を出たところで一等航海士と船橋当直を交代したのち、操舵室後部の海図台の下に設置された寝台に横になり、漁場に到着する15時00分ごろまで約5時間の睡眠を取った。

A船は、見島沖の漁場に到着してB船とともに操業を開始し、16日、17日と連続して操業を続けていたところ、17日夕方にB船の揚網用ローラー（以下「ローラー」という。）に不具合が発生した。

船長Aは、いったん浜田港に帰港してローラーを修理することにしたが、18日朝の水揚げ時刻に合わせて可能な限り操業を続け、17日23時00分ごろ浜田港の北西方約28海里（M）において操業を打ち切り、浜田港に向けて約105°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、B船とともに帰途についた。

船長Aは、23時30分ごろ甲板長に船橋当直を引き継ぎ、操舵室の寝台で約1時間50分の睡眠を取ったのち、翌18日01時20分ごろ、浜田港まで約3.3Mとなったとき、甲板長に起こされて船橋当直を引き継ぎ、約105°の針路及び約10knの速力で、自動操舵で航行を続けた。

船長Aは、01時30分ごろ立って単独で当直に当たっていたところ、疲れを感じたので右舷側後部に設置されたいすに座り、前路に接近する船舶がいなかったことから気が緩んで眠気を催したが、あと少しで浜田港に入港することから居眠りすることはあり得ないと思い、いすの後ろに設置された無線機を背もたれ代わりにし、右舷側の壁に寄りかかった姿勢で当直を続けていたところ、居眠りに陥った。

船長Aは、衝突の約2分前に後続していたB船から、無線で防波堤が近い旨の連絡

を受けて目を覚まし、いすから立ち上がり操舵スタンドの前に移動したが、寝ぼけた状態であったので、左舷船首約600mにある浜田港沖防波堤灯台の灯光に気付かず、レーダーやGPSプロッターで船位の確認もしないで立っていたところ、01時40分ごろ浜田港沖防波堤灯台から186°80m付近の、浜田港沖防波堤に衝突した。

A船は、自力航行して浜田港内の岸壁に着岸し、漁獲物の水揚げを終えた。船長Aは、会社の事務員に海上保安部に連絡するように依頼して病院に向かった。

本事故の発生日時は、平成21年1月18日01時40分ごろで、発生場所は、浜田港沖防波堤灯台から186°80m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Aは、衝突の衝撃で胸を強打し、胸骨骨折及び胸部打撲を負った。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長Aの口述及び損傷写真によれば、A船は、船首部が大破した。

(写真1 船首部の損傷模様(1)、写真2 船首部の損傷模様(2) 参照)

2.4 船舶以外の施設等の損傷に関する情報

船長Aの口述によれば、浜田港沖防波堤に擦過傷を生じた。

2.5 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状

船長A 男性 55歳

四級海技士(航海)

免許年月日 平成8年9月5日

免状交付年月日 平成18年8月4日

免状有効期間満了日 平成23年9月4日

(2) 主な乗船履歴

船長Aの口述によれば、昭和45年ごろから約22年間いか釣り漁船の甲板員として乗船した。平成3年に70トン型の底びき漁船の甲板員又は機関員として乗船し、平成10年ごろB船の船長となり、平成16年ごろからA船に船長兼漁ろう長として乗船していた。

(3) 健康状態

船長Aの口述によれば、事故当時の健康状態は良好、視力は裸眼で両眼とも

0.7で、アルコール類は摂取していなかった。事故前の24時間以内に、気分が悪いとか病気だったことはなく、憂うつな気分になったことも心配事もなく、ストレスを感じることもなかった。

2.6 船舶等に関する情報

2.6.1 船舶の主要目

船舶番号	126981
船籍港	島根県浜田市
船舶所有者	個人所有
総トン数	75トン
L×B×D	26.80m×5.65m×2.39m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	735kW（連続最大）
推進器	4翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和60年7月12日

2.6.2 積載状態

船長Aの口述によれば、A船は、漁獲物約8,610kg（574箱）を積載し、漁場発進時の喫水は、船首約1.45m、船尾約3.00mであった。

2.6.3 船舶に関するその他の情報

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

- (1) A船は、レーダー、GPSプロッター、ジャイロコンパス、マグネットコンパス、操舵装置を備え、事故当時、レーダー及びGPSプロッターは作動中であり、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。居眠り防止装置は装備されていなかった。
- (2) A船は、操舵室右舷側後部の隅に、床面から座面までの高さが約90cmのイスを置いており、背もたれ及び肘掛けがなく、座面にはクッションが付いていた。

2.6.4 暖房に関する情報

船長Aの口述によれば、風下側となる操舵室右舷側の窓が1か所開けられていたが、その他の窓及び扉は閉められていた。また、操舵室には、1,200ワット(W)の電気ストーブが、左舷側及び右舷側の機関操縦ハンドルの下にそれぞれ1

台置いてあり、事故当時、右舷側のストーブが使用されて室内は暖かかった。

2.7 気象及び海象に関する情報

2.7.1 気象観測値

事故発生場所の東約1kmに位置する浜田特別地域気象観測所の事故当日01時40分の観測値は、風向 東北東、風速 2.8m/s、気温 5.2℃であった。

2.7.2 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故発生時の浜田港における潮汐は、上げ潮の初期であった。

2.7.3 乗組員の観測

船長Aの口述によれば、事故当時、事故発生場所付近では、天気晴れ、風はほとんどなく、視界は良好で、海上は平穏であった。

2.8 操業形態に関する情報

船長Aの口述によれば、A船及びB船は浜田港を基地とし、主な漁場は見島周辺や長崎県対馬周辺であった。漁期は毎年8月16日から翌5月31日までで、A船とB船とによる2そうびき網漁業を行っていた。操業方法は、両船がそれぞれ搭載している網を交互に投網して2隻でえい網し、それぞれが投網した網を引き揚げて漁獲物の選別を行い、1回の操業時間が約2時間50分、このうちえい網に約2時間、揚網と投網準備に約50分かけて1日に8回前後繰り返すものであった。1航海は、約7日間で、操業を終えて早朝浜田港に帰港した日が休みとなり、翌日操業のために出港するものであった。

2.9 船橋当直に関する情報

船長Aの口述によれば、A船は、出入港操船は船長Aが行い、基地から漁場までの所要時間が2時間を超える場合は、一等航海士、甲板長及び4人の甲板員が単独の2時間当直につき、漁場から基地までの所要時間が2時間30分以内であれば、船長Aが当直に当たることとしていた。操業中は、B船の網をえい網するときは船長Aが、A船の網をえい網するときは船長A以外の乗組員6人が交代で操船を行っていた。

2.10 船長Aの就労状況に関する情報

船長Aの口述によれば、事故前5日間の就労状況は、次のとおりであった。

月日	航 海 (操 業)	睡眠時間
1/14	操業を終え、02:00ごろ浜田港に入港 08:00～09:00ごろ帰宅し、入浴して就寝 16:00～17:00ごろ食事をとり、再び就寝	約7時間
		約11時間
15	04:00～05:00ごろ起床 07:00ごろ乗船 09:30ごろ出港し、15:00ごろ漁場に到着 15:00ごろ操業を開始	約5時間
		約4時間
16	終日操業	2～3時間
17	前日から引き続き操業 23:00ごろ操業を終了し、船長Aの操船により帰港を開始 23:30ごろ甲板長に当直を交代	睡眠なし
		約1時間50分
18	01:20ごろ当直を交代して操船	

3 分 析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1及び2.8～2.10から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、1月15日15時00分ごろ漁場に到着して17日23時00分ごろ帰途につくまでの間、従船であるB船とともに1回約2時間50分の操業を繰り返し行った。
- (2) A船は、B船のローラーに不具合が生じたため、浜田港の北西方約28Mで操業を打ち切り、1月17日23時00分ごろ漁場を発進し、針路を約105°（以下「原針路」という。）に定め、約10knの速力（以下「原速力」という。）で、浜田港に向けて帰途についた。
- (3) 船長Aは、漁場発進時から単独の船橋当直について自動操舵により航行し、23時30分ごろ甲板長と当直を交代して操舵室の寝台で睡眠を取った。
- (4) 船長Aは、約1時間50分の睡眠を取り、浜田港まで約3.3Mとなったころ、甲板長に起こされて船橋当直を引き継ぎ、立って単独で当直に当たっていたところ、3日間にわたる連続した操業により疲れを感じ、いすに座った。
- (5) 船長Aは、いすに座って当直を続けるうち居眠りに陥り、後続していたB船からの無線連絡により目覚め、いすから立ち上がって操舵スタンドの前に移動した。しかし、十分に覚醒していなかったことから、左舷船首約600

mにある浜田港沖防波堤灯台の灯光に気付かず、レーダーやGPSプロッターで船位の確認もしなかったため、A船が浜田港沖防波堤に向けて航行していることに気付かずに、原針路及び原速力で浜田港沖防波堤に衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、事故発生日時は、平成21年1月18日01時40分ごろで、事故発生場所は、浜田港沖防波堤灯台から186°80m付近であったものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.5(1)から、船長Aは、適法で有効な海技免状を有していた。

(2) 船舶

2.6.3(1)から、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 船長Aの操業中の就労及び睡眠の状況

2.9及び2.10から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船は、1月15日15時00分ごろ漁場に到着し、B船の網を投網して操業を開始した。

(2) 船長Aは、B船の網をえい網しているときはA船の操船を行い、A船の網をえい網しているときは休息时间としていた。

(3) 船長Aは、休息时间のうち15日には約4時間の、16日には2～3時間の睡眠を取り、17日は23時00分ごろに操業を打ち切るまで睡眠を取っていなかった。

(4) 船長Aは、3日間にわたる連続した操業により疲労が蓄積するとともに、断続した短時間の睡眠により睡眠が不足する状況となっていた。

3.2.3 船橋当直の状況に関する解析

2.1、2.6.3(2)、2.6.4、2.8、2.9、3.1.1及び3.2.2から、次のとおりであった。

(1) 船長Aは、18日01時20分ごろ浜田港まで約3.3Mとなったとき、甲板長に起こされて船橋当直を引き継ぎ、立って当直に当たっていたが、01時30分ごろ疲れを感じて操舵室右舷後部に設置されたいすに座ったものと

考えられる。

- (2) 船長Aは、いすに座って当直を続けていたところ、前路に接近する船舶がいなかったことから気が緩んで眠気を催したが、あと少しで浜田港に入港することから居眠りすることはあり得ないと思いついでいたものと考えられる。
- (3) 船長Aは、3日間にわたる連続した操業による疲労の蓄積と断続した短時間の睡眠による睡眠不足とにより居眠りに陥ったものと考えられる。
- (4) 船長Aは、暖房が効いて操舵室が暖かかったこと、及び自動操舵としていすに座ったことが関与して居眠りに陥った可能性があると考えられる。
- (5) 船長Aは、後続していたB船からの無線連絡で目覚めたが、いすから立ち上がって操舵スタンドの前に移動したのが衝突の約2分前で、十分に覚醒していなかったため、浜田港沖防波堤に向首していることに気付かず、本船は、原針路及び原速力で航行を続けたものと考えられる。

3.2.4 気象及び海象の状況

2.7から、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、海上は平穏であったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.6.3(2)、2.6.4、2.8、2.9、3.1、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、甲板長に起こされて船橋当直を引き継ぎ、立って当直を行っていたが、疲れを感じていすに座ったものと考えられる。
- (2) 船長Aは、いすに座って当直を続けていたところ、前路に接近する船舶がいなかったことから気が緩んで眠気を催したが、あと少しで浜田港に入港するので居眠りすることはあり得ないと思いつみ、いすに座って当直を続けたところ、3日間にわたる連続した操業による疲労の蓄積と断続した短時間の睡眠による睡眠不足とにより、居眠りに陥ったものと考えられる。
- (3) 船長Aは、暖房が効いて操舵室が暖かかったこと、及び自動操舵としていすに座ったことが関与して居眠りに陥った可能性があると考えられる。
- (4) 船長Aは、B船からの無線連絡で目覚めたが、いすから立ち上がって操舵スタンドの前に移動したのが衝突の約2分前で、十分に覚醒していなかったことから、A船は、原針路及び原速力で浜田港沖防波堤に向けて航行を続け、同防波堤に衝突したものと考えられる。

4 原因

本事故は、夜間、A船が、操業を終え浜田港に向けて帰航中、単独で船橋当直中の船長Aが居眠りに陥ったため、浜田港沖防波堤に向首して航行し、同防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長Aが居眠りに陥ったのは、あと少しで浜田港に入港するので居眠りすることはあり得ないと思込み、連続した操業による疲労が蓄積し、断続した短時間の睡眠により睡眠不足の状態、いすに座って当直を続けたことによるものと考えられる。また、暖房が効いて操舵室が暖かかったこと、及び自動操舵としていすに座ったことが関与した可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

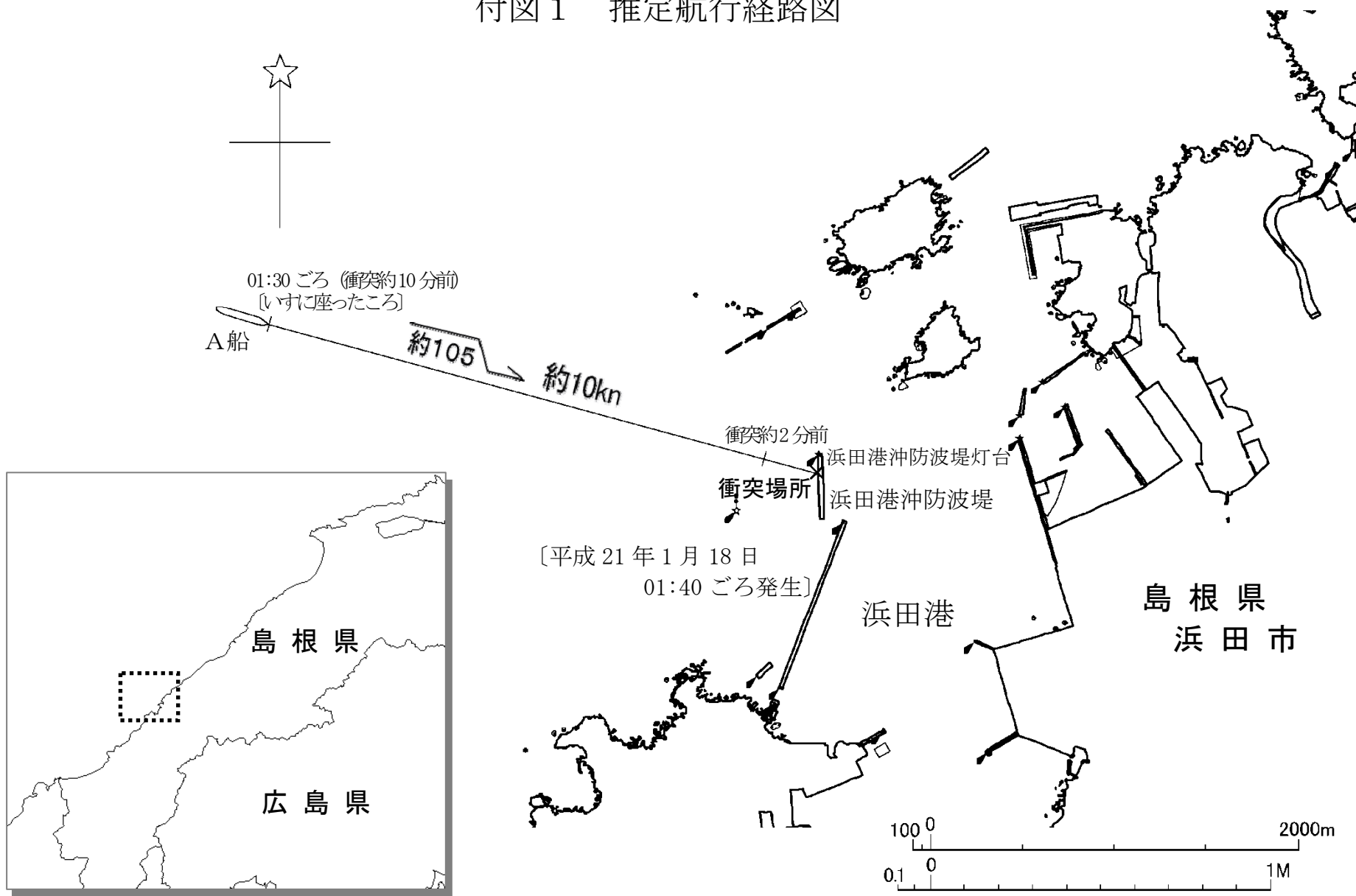


写真1 船首部の損傷模様（1）



写真2 船首部の損傷模様（2）

