

船舶事故調査報告書

平成24年2月23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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成23年6月7日 02時03分ごろ
発生場所	北海道むかわ町 ^{むかわ} 鷓川漁港南防波堤 鷓川二等三角点から真方位192°1,100m付近 （概位 北緯42°32.8′ 東経141°56.1′）
事故調査の経過	平成23年6月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第十八 ^{きゅうしん} 久進丸、4.9トン HK3-94544（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.03m×1.02m、FRP ディーゼル機関、402kW（漁船法馬力数）、平成2年8月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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52年11月18日 免許証交付日 平成18年10月5日 （平成24年6月4日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（船長及び甲板員2人）
損傷	船首部に破口（約120cm×約140cm）を伴う凹損等、主機及び航海計器等に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、平成23年6月7日00時30分ごろ船首約0.6m、船尾約1.6mの喫水で鷓川漁港を出港し、同港の南方3.2海里付近の漁場で刺し網漁の操業を行ってかれい等約300kgを漁獲したのち、01時43分ごろ操業を終えて帰航を開始した。</p> <p>船長は、漁場発進時、GPSプロッターを見て鷓川漁港の港口付近に向ける針路として自動操舵とし、約15ノットの対地速力で航行中、操舵室左舷側に立ち、室内後壁に寄りかかった体勢で操船に当たり、甲板員2人は、船首甲板上の舳先付近で頭部を船首方に向けて仰向けに横たわっていた。</p> <p>船長は、その後、居眠りに陥り、本船は、02時03分ごろ、鷓川漁港南防波堤の外側に敷設された消波ブロックに衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で目が覚め、操舵室に駆け寄ってきた甲板員2人を見て無事を確認し、衝突場所から鷓川漁港港内まで近いことから離礁して航行することとし、機関を後進にかけて消波ブロックから離れ、低速で航行していたところ、徐々に船体が沈下していることに気付いた。</p>

	<p>船長は、甲板員に船首倉庫内を確認させたところ、大量に浸水しているとの報告を受けて沈没の危険を感じ、02時07分ごろ携帯電話で僚船に救助を求めたが、本船は、鷓川漁港港口付近で右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び甲板員2人は、転覆した船底にはい上がっていたところ、港内から出港してきた僚船A及び船長からの連絡を受けて来援した僚船Bにより救助された。</p> <p>本船は、クレーン船により鷓川漁港に上架された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 普通</p> <p>海象：海上 平穏、水温 約9℃</p>								
その他の事項	<p>本船は、日曜日の休漁日以外は連日操業していた。</p> <p>船長は、悩み事を抱えていたため、夜間に十分な睡眠をとれない状態が1週間程続いており、本事故前日も昼間に3時間半の睡眠をとったものの、出漁前は30分程しか眠ることができなかった。</p> <p>船長は、これまで出漁中に眠気を感じたことがなく、本事故当日も眠気を感じていなかった。</p> <p>船長は、毎年受診していた健康診断で異常を指摘されたことはなかった。なお、船長に飲酒の習慣はなく、事故前も飲酒していなかった。</p> <p>本船は、居眠り防止装置を装備しておらず、レーダーには障害物接近警報機能が備わっていなかった。</p> <p>甲板員2人は、救命胴衣を着用していたが、操舵室内で操船に当たっていた船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船首倉庫の船尾側隔壁には、電気配線を通す穴があった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、鷓川漁港南方沖を同港に向けて帰航中、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったことから、同港南防波堤に向けて航行を続け、同防波堤の外側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、悩み事を抱えていたために本事故発生の1週間程前から十分な睡眠がとれない状態で連日の操業を続け、睡眠不足の状態ですら、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船首に生じた破口から船首倉庫に浸水し、同倉庫後壁の電気配線を通す穴から船内に浸水が拡大して転覆に至った可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、離礁する前に本船の損傷状況及び浸水の有無を確認し、船首倉庫の船尾側隔壁の穴の隙間を塞ぐ措置を講じていれば、本船は転覆に至らなかった可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、鷓川漁港南方沖を同港に向けて帰航中、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったことから、同港南防波堤に向けて航行を続け、同防波堤の外側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、悩み事を抱えていたために本事故発生の1週間程前から十分な睡眠がとれない状態で連日の操業を続け、睡眠不足の状態ですら、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船首に生じた破口から船首倉庫に浸水し、同倉庫後壁の電気配線を通す穴から船内に浸水が拡大して転覆に至った可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、離礁する前に本船の損傷状況及び浸水の有無を確認し、船首倉庫の船尾側隔壁の穴の隙間を塞ぐ措置を講じていれば、本船は転覆に至らなかった可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、鷓川漁港南方沖を同港に向けて帰航中、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったことから、同港南防波堤に向けて航行を続け、同防波堤の外側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、悩み事を抱えていたために本事故発生の1週間程前から十分な睡眠がとれない状態で連日の操業を続け、睡眠不足の状態ですら、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、船首に生じた破口から船首倉庫に浸水し、同倉庫後壁の電気配線を通す穴から船内に浸水が拡大して転覆に至った可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、離礁する前に本船の損傷状況及び浸水の有無を確認し、船首倉庫の船尾側隔壁の穴の隙間を塞ぐ措置を講じていれば、本船は転覆に至らなかった可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、鷓川漁港南方沖を同港に向けて帰航中、単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥ったため、同港南防波堤の外側に敷設された消波ブロックに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								

参考	<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">・睡眠不足の状態での単独の操船に当たることを避けること。・衝突事故等が発生した場合には、損傷状況及び浸水の有無を確認し、航行の可否判断を行うこと。
----	--