

船舶事故調査報告書

平成24年3月1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	乗揚
発生日時	平成23年10月15日 03時00分ごろ
発生場所	北海道白老町白老港島防波堤南西端付近 白老町所在の開発局白老高砂沖人工リーフB灯標から真方位220° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯42°30.6′ 東経141°19.0′）
事故調査の経過	平成23年10月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第七十八 ^{ありいそ} 有磯丸、9.7トン HK2-20515（漁船登録番号）、個人所有 14.32m（Lr）×3.89m×1.29m、FRP ディーゼル機関、382.46kW、昭和62年5月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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9月9日 免許証交付日 平成19年4月24日 （平成24年7月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷中央部ブルワークに割損、船底左舷船首部に凹損、船底全面に擦過傷、プロペラ軸の曲損及びプロペラ羽根の破損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員3人が乗り組み、船首約0.4m、船尾約1.5mの喫水をもって白老港を出港し、同港南東方11M付近の漁場で操業を行い、たこ等約100kgを漁獲したところ、東風が強まってきたことから操業を中止して帰港するため、針路を約310°（真方位）に定めて自動操舵により約10.5ノットの対地速力で白老港に向け航行した。 船長は、操舵室で単独で操船に当たり、甲板員3人を船尾船員室で就寝させて航行していたところ、眠気を感じていたため、眠気を覚まそうとし、パンを食べたり、飴をなめるなどした。 船長は、白老港の島防波堤の南西端側から入港しようと思い、わずかに左転して航行を続け、白老港まで約1.5Mの地点に達したところで前路に障害物がないことを確認した。 船長は、間もなく港に到着すると思っ気が緩み、眠気を更に強く感じたため、眠気を覚まそうと思ひ、操舵室の椅子に腰掛けて左舷側の窓から室外に顔を出しながら煙草を吸っていたところ、いつしか居眠りに陥っ

	<p>た。</p> <p>本船は、平成23年10月15日03時00分ごろ白老港の島防波堤に付設された消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた時の異音で目が覚め、操舵室に駆け寄ってきた甲板員3人の無事を確認し、所属漁業協同組合職員に携帯電話で救助を求めた。</p> <p>船長及び甲板員3人は、救助のために来援した僚船に乗り移って退船し、本船は僚船等に引き出されて帰港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 東、風力 やや強い、視程 約2M</p> <p>海象：波向 東、波高 約2m、潮汐 上げ潮の中央期</p>								
その他の事項	<p>船長の睡眠時間は、平素、昼寝3時間を含めた6時間程度であったが、本事故発生前日は、大漁であった漁獲物の処理に追われ、昼寝1時間を含めた約4時間であった。</p> <p>船長は、本事故発生前日の21時35分の出港時から眠気を感じており、平素であれば出港を中止した状態であったが、本事故発生当日が漁業協同組合への水揚げ高の締め日であったため、少しでも収入を増やそうと思ひ、出港することとした。</p> <p>本船は、居眠り防止装置を装備しておらず、GPSの目的地到着警報機能を使用していなかった。</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、白老港南東方沖を自動操舵で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、白老港の島防波堤付設の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じた状態で単独で操船を続け、間もなく港に到着すると思ったことから、気が緩み、居眠りに陥ったものと考えられる。</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、白老港南東方沖を自動操舵で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、白老港の島防波堤付設の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じた状態で単独で操船を続け、間もなく港に到着すると思ったことから、気が緩み、居眠りに陥ったものと考えられる。</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、白老港南東方沖を自動操舵で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、白老港の島防波堤付設の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じた状態で単独で操船を続け、間もなく港に到着すると思ったことから、気が緩み、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、白老港南東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、白老港の島防波堤付設の消波ブロックに乗り揚げ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"> ・眠気を感じた状態での出港を避けること。 								