

## 船舶事故調査報告書

平成25年2月28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 根本 美奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成24年6月2日（土） 15時00分ごろ
発生場所	山形県酒田市酒田港第3区南防波堤 酒田市所在の酒田灯台から真方位220° 2,250m付近 （概位 北緯38° 55.8′ 東経139° 48.0′）
事故調査の経過	平成24年7月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	遊漁船 <sup>カ</sup> <sup>オ</sup> <sup>リ</sup> KAORI、5トン未満 252-17022山形、個人所有 10.32m (Lr) × 2.55m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成2年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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 平成11年6月17日 免許証交付日 平成21年2月2日 （平成26年6月16日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 3人（釣り客）
損傷	船首船底部に破口、プロペラ及びシャフトに曲損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、平成24年6月2日06時30分ごろ船首約0.3m、船尾約1.2mの喫水で酒田港を出港し、酒田市飛島南方沖の釣り場で遊漁を行ったのち、14時00分ごろ遊漁を終えて帰航を開始した。 船長は、釣り場を発進する時、GPSプロッターを見て酒田港の港口付近に向ける針路とし、約17ノットの対地速力で自動操舵により南東進した。 船長は、操舵室前部右寄りの舵輪の後方で背もたれ付きの椅子に腰を掛け、周囲に航行の支障となる船舶がないことを確認しながら飛島南東方沖を航行し、酒田港の港口から約5海里に接近するまで自動操舵で針路を港口に向ける小角度の変更を行っていたが、その後、居眠りに陥り、本船は、15時00分ごろ酒田港第3区南防波堤（以下「南防波堤」という。）の外側に敷設された消波ブロックに衝突し

	<p>た。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で身体が操舵室船首側の主機計器盤等に当たり、気を失っていたところ、釣り客に体を揺すられて気が付き、本船が、船首方の消波ブロックに当たり、前進できない状態であることを知った。</p> <p>船長は、機関を後進にかけて消波ブロックから離れ、プロペラ付近から異音が聞こえたので、低速で航行した。</p> <p>船長は、係留地まで戻るのは困難であると思い、電話で修理業者に酒田港第2区の大浜ふ頭付近の係留地に向かうことを伝え、15時30分ごろ同係留地に到着して上架された。</p> <p>船長は、本船の上架後、顔色が悪く、地面に座ったので、友人の車で病院に搬送されたが、症状から別の病院に搬送された。</p> <p>船長は、外傷性くも膜下出血、腎破裂、肋骨骨折と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約5.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船を約10年前に購入し、ふだん遊漁を行うとき、朝、酒田港を出港して夕方には帰港していた。</p> <p>船長は、5月26日～28日は遊漁を行っていたが、5月29日～31日及び6月1日は休業していた。</p> <p>船長は、本事故前日、睡眠障害改善剤を服用して22時ごろに就寝し、本事故当日05時30分ごろ起床しており、睡眠が不足しているとは感じていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、視界が良く、レーダーを使用していなかった。</p> <p>釣り客は、2人が操舵室後方の船尾甲板上に、残り2人が操舵室前の船室にそれぞれいた。</p> <p>船首船底部は、空所の区画であり、本事故後、他の区画への浸水はなかった。</p> <p>船長及び釣り客4人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、今までにも航行中に眠気を感じたとき、身体を動かしたり、ガムを噛んだり、飲料水を飲むなどしたりして眠気を払拭していた。また、友人を操縦席の側に座らせて会話しながら、操船することもあった。</p> <p>船長は、6～7年前に心臓の手術を行ったが、その後、受診では異常を指摘されたことはなかった。</p> <p>船長は、飲酒の習慣がなかった。</p> <p>医師から処方されていた薬のうち、睡眠障害改善剤には、翌朝以降、眠気、注意力や集中力の低下が起こること、及び血圧降下剤には、眠気や脱力感が起こることがあるとの注意書きがあった。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、飛島南東方沖を酒田港に向けて自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、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、慣れた航路であったこと、周囲に航行の支障となる船舶が存在していなかったこと、及び睡眠障害改善剤などによる影響があったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられるが、その要因を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、飛島南東方沖を酒田港に向けて自動操舵で南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、南防波堤に向けて航行を続け、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>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・ 操縦中に眠気を催した場合、操縦席から離れて身体を動かすなどして眠気を払拭すること。</li> <li>・ 医師から処方された薬の注意書きをよく読み、船の操縦に影響を及ぼさないか医師に相談すること。</li> </ul>