

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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	乗揚
発生日時	平成24年6月4日 05時05分ごろ
発生場所	石川県志賀町 ^{あま} 海士埼西方沖 海士埼灯台から真方位283° 250m付近 （概位 北緯37° 08.8′ 東経136° 40.0′）
事故調査の経過	平成24年6月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第八幸栄丸 ^{こうえい} 、9.7トン AM2-6337（漁船登録番号）、個人所有 14.92m (Lr) × 3.70m × 1.65m、FRP ディーゼル機関、411kW、平成4年10月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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54年3月22日 免許証交付日 平成20年8月15日 （平成26年6月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部の2か所に破口
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、平成24年6月3日10時00分ごろ志賀町^{とぎ}富来漁港を出港し、同漁港北西方沖の漁場でいか釣り漁の操業を行い、4日02時10分ごろ操業を終え、同漁港北西方31海里（M）付近を発進して同漁港に向けて帰途につき、船長が、単独で操船に当たり、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを使用し、周囲にいか釣り漁船がいたので、約9ノットの対地速力で手動操舵により南東進した。</p> <p>船長は、約30～40分航行した頃、前方にいか釣り漁船がいなくなったので、GPSプロッターにより海士埼南方2M付近の目的地に向ける針路として自動操舵に切り換え、操舵室の右舷側で椅子に腰を掛けて南東進した。</p> <p>船長は、風潮流の影響が少なかったため針路の修正を行わずに航行し、疲労や眠気を感じていなかったものの、03時30分ごろ～04</p>

	<p>時00分ごろまでは、時々、椅子から離れてコーヒーを飲んだり、甲板上を歩いたりしながら眠気を催さないようしていたが、その後は、椅子に腰を掛けて魚群探知機の上に肘を着いた姿勢で海士埼付近を船首方に見ながら船橋当直を続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、船長が居眠りしていたので、海士埼西方沖に向けて航行し、海士埼西方の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、「ゴトゴト」という音を聞いて目が覚め、05時05分ごろ海士埼灯台から真方位283° 250m付近に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>本船の後方を航行していた地元漁船は、地元漁業協同組合に本事故の発生を通報し、05時20分ごろ同組合が海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船の乗組員は、地元漁業協同組合から出動した救助船に救助された。</p> <p>本船は、左舷側に傾斜し、燃料油タンクの空気抜きから燃料油が少量海に流出したが、地元漁船により処理が行われ、09時50分ごろ起重機台船により離礁され、同台船に横抱きされて富来漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約25cm</p> <p>日出時刻：04時35分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、青森県階上町が根拠地であるが、約10年前から毎年5月～8月中旬の間、富来漁港を基地として石川県沖でいか釣り漁を操業していたので、船長は、本事故発生場所付近に岩場が存在していることや定置網が設置されていることを知っていた。</p> <p>本船は、荒天日及び金曜日の夜間を休漁日としているほかは、毎日出漁しており、10時00分ごろ富来漁港を出港し、約3～4時間で漁場に到着して漂泊したのち、17時00分ごろから操業を開始して02時～03時ごろ操業を終え、06時ごろ富来漁港に帰港して07時ごろまでに水揚げを終えていた。</p> <p>船長は、水揚げ後に朝食をとり、07時30分ごろ～09時00分ごろまでの間に睡眠をとるほか、漁場で操業開始までの漂泊中及び操業中に睡眠をとることができるが、他船との無線での情報交換、甲板員との食事交替、漁場の移動などで睡眠時間が短くなり、本事故前には1日の合計で約3～4時間の睡眠であった。また、船長は、休漁日には19時ごろ～翌朝06時ごろまで睡眠をとっていた。</p> <p>石川県沖のいか釣り漁は、17時00分以降に操業を開始することになっていた。</p> <p>本船は、本事故発生当時、イカ約300kgを積載し、喫水が、船首約1.10m、中央約1.18m及び船尾約2.10mであった。</p>

	<p>船長は、甲板員が操業中に睡眠をとることができないので、甲板員に睡眠をとらせるため、ふだんから富来漁港と漁場との間の往復及び漁場の移動時には単独で操船していた。</p> <p>本船は、本事故時、操舵室左舷側の窓を開けていた。</p> <p>船長は、本事故前に睡眠作用のある風邪薬などは服用していなかった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</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、海士埼西方沖を自動操舵により南東進中、単独で船橋当直中の船長が、椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、海士埼西方沖の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、漁場において、他船との無線での情報交換、甲板員との食事交替などにより、本事故前には合計で約3～4時間の睡眠であったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、海士埼西方沖を自動操舵により南東進中、単独で船橋当直中の船長が、椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったため、海士埼西方沖の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 船橋当直中は、時々、椅子から離れ、コーヒーなどを飲んだり、身体を動かしたりするなどして居眠りに陥らないようにすること。 ・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。