

## 船舶事故調査報告書

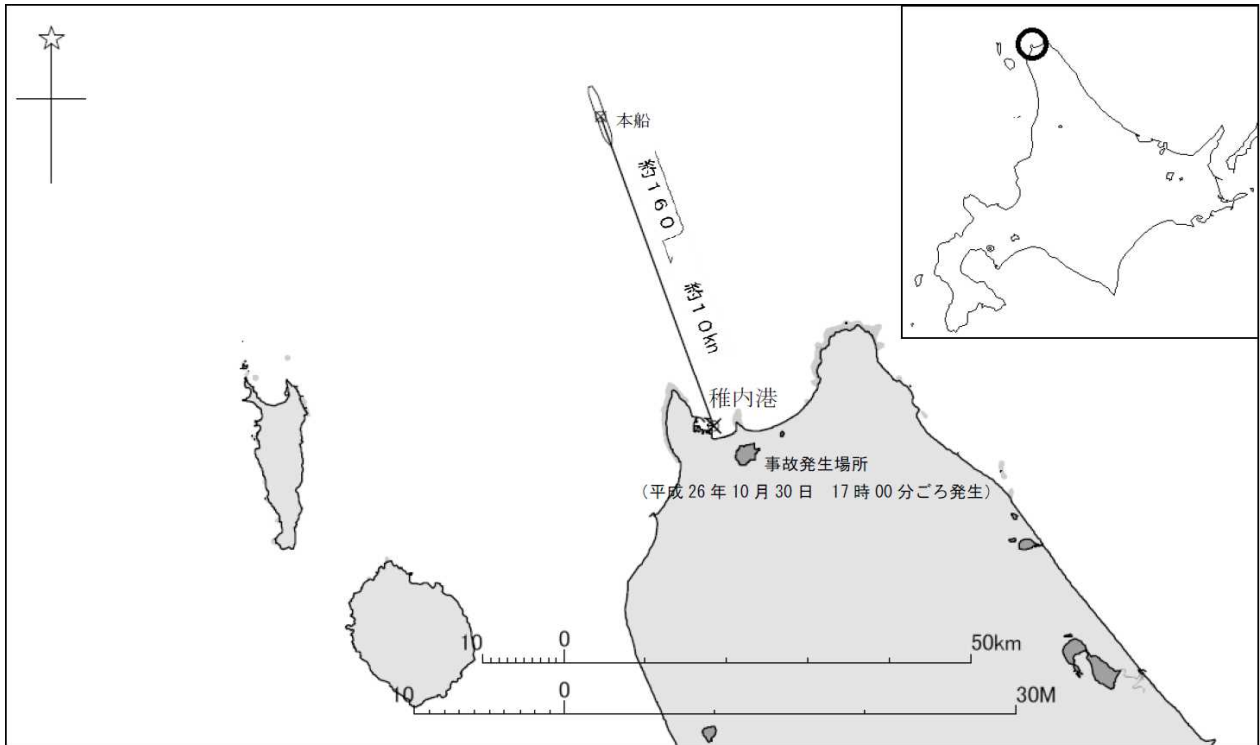
平成27年3月5日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成26年10月30日 17時00分ごろ
発生場所	北海道稚内市稚内港の東防波堤東端付近 稚内港東防波堤東灯台から真方位275° 105m付近 （概位 北緯45° 24.6′ 東経141° 42.6′）
事故調査の経過	平成26年11月7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。
<b>事実情報</b> 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 第二十八 <sup>だいあん</sup> 大安丸、160トン HK1-941（漁船登録番号）、大浦漁業株式会社 33.00m (Lr) × 7.40m × 4.61m、鋼 ディーゼル機関、471kW、昭和59年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 28歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成23年4月1日 免状交付年月日 平成24年12月28日 免状有効期間満了日 平成28年3月31日 漁労長 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年4月7日 免状交付年月日 平成25年12月9日 免状有効期間満了日 平成30年12月8日
死傷者等	軽傷 1人（機関長）
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長及び漁労長ほか14人が乗り組み、平成26年10月29日22時45分ごろ僚船と共に稚内港を出港し、同港北北西方22海里（M）付近の漁場に至ってかけまわし漁法による底びき網漁の操業を行い、30日15時10分ごろ稚内港へ向けて針路真方位約160°、対地速力約10ノット（kn）で航行を開始した。 船長は、自動操舵装置に稚内港北副防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）を目的地として設定し、漁労長と共に航海当直に就いていたところ、本件灯台までの距離が約17Mとなったところで漁労長が

	<p>降橋して単独当直となり、操舵室中央の椅子に腰を掛け、コーヒーを飲みながら時々立ち上がるなどして当直を続けた。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターで本件灯台までの距離が約6～7Mとなったことを認め、また、目視で本件灯台が見えた頃、それまで眠気を感じていなかったが、椅子に腰を掛けた姿勢で居眠りに陥った。</p> <p>本船は、自動操舵で航行を続けて本件灯台の東方を通過し、17時00分ごろ、右舷船首が稚内港の東防波堤（以下「本件防波堤」という。）東端付近に設置された消波ブロックに衝突した。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚ましたが事態を把握できずにいたところ、漁労長が昇橋し、また、着岸予定岸壁で待機していた船舶所有会社の作業員から船舶電話に連絡があり、本船が本件防波堤付近に衝突している旨を告げられて事態に気付き、船体が傾斜しているので救助を要請した。</p> <p>船長は、機関の操作を試みたがうまくいかず、機関を停止して漁労長と共に甲板上に出て膨張式救命筏<sup>いかだ</sup>を降ろしたが展張しなかったため、本船が徐々に左転して本件防波堤と平行状態となり、さらに左転して船首が離れて船尾が本件防波堤付近の消波ブロックに接触した際、船員室から甲板上に上がってきた乗組員14人と共に救命胴衣を着用して消波ブロックを伝って本件防波堤上に退避した。</p> <p>本船は、乗組員全員が退避した後、左舷側に傾きながら本件防波堤の東端付近で沈没した。</p> <p>船長ほか乗組員全員は、来援した巡視艇に救助されて稚内港へ戻り、衝突時に身体を打ちつけていた機関長が救急車で病院へ搬送され、頭部及び左中指の切創、両膝関節打撲傷等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p> <p>日没時刻：16時25分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、稚内港北北西方沖などの比較的近距離の漁場で操業する際、往航時は漁労長が、復航時は船長が、それぞれ単独で航海当直に就いていた。</p> <p>船長及び漁労長は、操業中、操舵室で操船及びウインチ操作に当たり、合間を見て適宜食事休憩等をとっていた。</p> <p>船長は、操舵室左舷側の窓を開け、背もたれ及び肘掛け付きの椅子に腰を掛けていた。</p> <p>本船は、居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）が設置されていなかった。</p> <p>船長は、平成25年1月から船長職をとっていた。</p>

	<p>船長は、本事故前の約1週間、本船が時化のため出漁できず、また、本事故時の操業をふだんより早めに切り上げていたので、睡眠不足や疲労を感じていなかったが、本事故後、本件灯台が見えたことなどで安心して居眠りをしたのではないかと思った。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、稚内港北北西方沖を同港へ向けて自動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったことから、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤東端付近に設置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、疲労の自覚はなかったが、目的地としていた本件灯台が見えたので、もうすぐ稚内港に到着する安心感から気が緩んだこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、稚内港北北西方沖を同港へ向けて自動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤東端付近に設置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>・ 船橋当直中は、椅子から離れて外気に当たったり、声を出したり、身体を動かしたりするなどして居眠り防止を図ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図 (拡大)

