

船舶事故調査報告書

平成28年8月18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（防波堤） |
| 発生日時 | 平成27年9月8日 18時30分ごろ |
| 発生場所 | 北海道広尾町十勝港の外北防波堤中央付近 十勝港外北防波堤灯台から真方位314°350m付近 （概位 北緯42°18.2′ 東経143°20.2′） |
| 事故の概要 | 漁船第十七福悠丸 ^{ふくゆう} は、南西進中、防波堤に衝突した。 第十七福悠丸は、球状船首部の破口等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年9月9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 第十七福悠丸、9.7トン HK2-20545（漁船登録番号）、個人所有 14.68m（Lr）×3.93m×1.32m、FRP ディーゼル機関、503.80kW、昭和63年10月18日 第202-9345号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 42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7年3月23日 免許証交付日 平成26年3月26日 （平成32年3月22日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 球状船首部に破口及び船首部に亀裂を伴う凹損等 防波堤 なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 東南東、波高 約1.5m、潮汐 高潮時 日没時刻：17時50分 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか2人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍1人）が乗り組み、平成27年9月8日05時00分ごろ十勝港を出港し、同港北東方沖でいか一本釣り漁の操業と漁場移動を繰り返したが、ほとんど漁獲を得ることができずに釧路港に向かっていた。 船長は、漁獲がほとんどない状態で入港することに精神的圧力と操業に伴う疲労を感じていたところ、僚船から別の漁場でいかがとれた |

| | |
|---|--|
| | <p>旨の連絡を受けたので、反転して十勝港北東方沖27海里（M）付近の漁場で操業を行った。</p> <p>本船は、16時15分ごろ操業を終え、船長が、自動操舵装置に十勝港の港口を目的地として設定して単独で船橋当直に当たり、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、約12ノットの対地速力で南西進した。</p> <p>船長は、十勝港までの距離が約4Mとなったとき、風速約7～8m/sの右舷側からの風により操舵室に波しぶきが入るので右舷側の窓を3分の2程度閉め、寒いので電気ストーブの電源を入れ、後方の壁まで移動させた椅子に腰を掛け、同壁に寄り掛かって見張りを続けた。</p> <p>本船は、船長がいつしか居眠りに陥り、18時30分ごろ、十勝港の外北防波堤（以下「本件防波堤」という。）中央付近に衝突した。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まして機関を中立とし、乗組員と周囲の状況を確認した後、本件防波堤から本船を離し、無線で僚船に救助を要請した。</p> <p>本船は、僚船にえい航されて十勝港に戻り、地元の漁業協同組合が、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、十勝港港口から0.5M付近で手動操舵に切り替える予定であった。</p> <p>船長は、十勝港へ帰航する際、途中から眠気を感じていた。</p> <p>船長は、十勝港までの距離が約4Mとなったとき、間もなく入港できることで安心したと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、眠気を感じた際は、窓を開けて外気を取り入れていた。</p> <p>船長は、本事故当時、右舷側の窓から入る波しぶきで体が濡れないよう、椅子を窓から離れた後方の壁まで移動させていた。</p> |
| <p>分析</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、十勝港に向けて自動操舵で南西進中、単独で当直を行っていた船長が居眠りに陥ったことから、本件防波堤中央付近に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、操業による疲労などで眠気を感じていたところ、間もなく入港できることで緊張感が緩んだこと、自動操舵で航行していたこと及び椅子に腰を掛けて壁に寄り掛かった姿勢をとり続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、十勝港に向けて自動操舵で南西進中、単独で当直を行っていた船長が居眠りに陥ったため、本件防波堤中央付</p> |

| | |
|-----------|---|
| | 近に衝突したことにより発生したものと考えられる。 |
| 参考 | 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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船橋当直中は、楽な姿勢を続けず、手動操舵で操船したり、外気に当たるなどして居眠り防止を図ること。 |

付図1 事故発生経過概略図

