

船舶事故調査報告書

平成30年2月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年7月27日 05時25分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港南外防波堤南側 釧路港東区南外防波堤西灯台から真方位127°430m付近 （概位 北緯42°58.5′ 東経144°21.2′）
事故の概要	漁船第十邦晃丸 ^{ほうこう} は、北進中、防波堤に衝突した。 第十邦晃丸は、船首部の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年7月27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 第十邦晃丸、29トン 135374、有限会社板垣漁業部 19.82m (Lr) × 4.84m × 1.89m、アルミニウム合金 ディーゼル機関、603kW、平成10年11月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年4月22日 免状交付年月日 平成26年3月18日 免状有効期間満了日 平成31年7月12日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に亀裂、船首部右舷側に破口、船首タンク右舷側に亀裂 等 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、船首約1.7m、船尾約2.8mの喫水で、平成29年7月26日17時00分ごろいわし棒受網漁の目的で釧路港を出港し、同港南方沖20海里（M）付近の漁場に向かった。 本船は、19時00分ごろ漁場に到着し、20時00分ごろから操業を開始し、翌27日03時10分ごろ操業を終えて、乗組員により、甲板上の漁具の収納や清掃を行いながら、船長の操船で釧路港に

	<p>向けて帰港を開始した。</p> <p>船長は、操縦席に腰を掛け、単独で操船に当たりながら釧路港東区南外防波堤西灯台（以下「南外防波堤西灯台」という。）の西方約0.5Mに向首する003°（真方位、以下同じ。）の針路及び10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって航行し、04時00分ごろ乗組員による甲板上の清掃作業などが終わったあとも、引き続き単独で操船に当たった。</p> <p>船長は、05時06分ごろ南外防波堤西灯台の西方約0.5Mの地点まで約3.2Mとなったところで、南外防波堤と南副防波堤の間を通過するため、自動操舵の設定針路を015°として10.0knの速力で続航した。</p> <p>船長は、05時13分ごろ南外防波堤まで約2Mであり、もうすぐ入港準備を指示する頃だと思っていたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長は、05時25分ごろ、衝撃で目覚め、本船が南外防波堤の南側に衝突したことを知り、機関を後進にかけて同防波堤から離れ、機関を停止した。</p> <p>船長は、乗組員に損傷状況を確認させ、海上保安庁に通報して、A重油が流出していたため、応急処置を行ったあと、10時10分ごろ釧路港に着岸した。</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、背もたれと両肘掛け付きのマッサージチェアを操縦席として使用していた。</p> <p>船長は、入港して水揚げや氷を積載したあと、08時00分ごろから15時00分～16時00分ごろまで睡眠をとっていたが、昼間で熟睡できず、7月23日から4日間連続の操業であったので、操業を終えて帰港を開始したとき、眠気と疲れを感じていた。</p> <p>船長は、26日の出港時から本事故時まで、単独で操船及び操業の指揮に当たっていた。</p> <p>船長は、ふだん、眠気を感じたとき、操縦席から立ち上がり、窓を開けて新鮮な空気に当たったり、コーヒーを飲んだりしていたが、本事故当時、入港までどうにか我慢できるものと思い、これらのことをしなかった。</p> <p>船長は、乗組員と30分でも操船を交代すれば良かったと本事故後に思った。</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・海象等の関与</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、釧路港南方沖を釧路港に向けて自動操舵で北進中、単独で</p>

	<p>船橋当直についていた船長が、居眠りに陥ったことから、南外防波堤に向けて航行し、同防波堤の南側に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、単独で船橋当直中に眠気を催した際、4日間連続の作業により睡眠不足の状態であったこと、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたこと及び眠気を払拭する措置を講じなかったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、釧路港南方沖を釧路港に向けて自動操舵で北進中、単独で船橋当直についていた船長が、居眠りに陥ったため、南外防波堤に向けて航行し、同防波堤の南側に衝突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"> ・ 単独で船橋当直中に眠気を生じた際は、乗組員と当直を交替するか、椅子から立ち上がって新鮮な空気に当たる等の居眠り運航の防止措置を講じること。

付図1 事故発生経過概略図

