

## 船舶事故調査報告書

令和2年3月25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

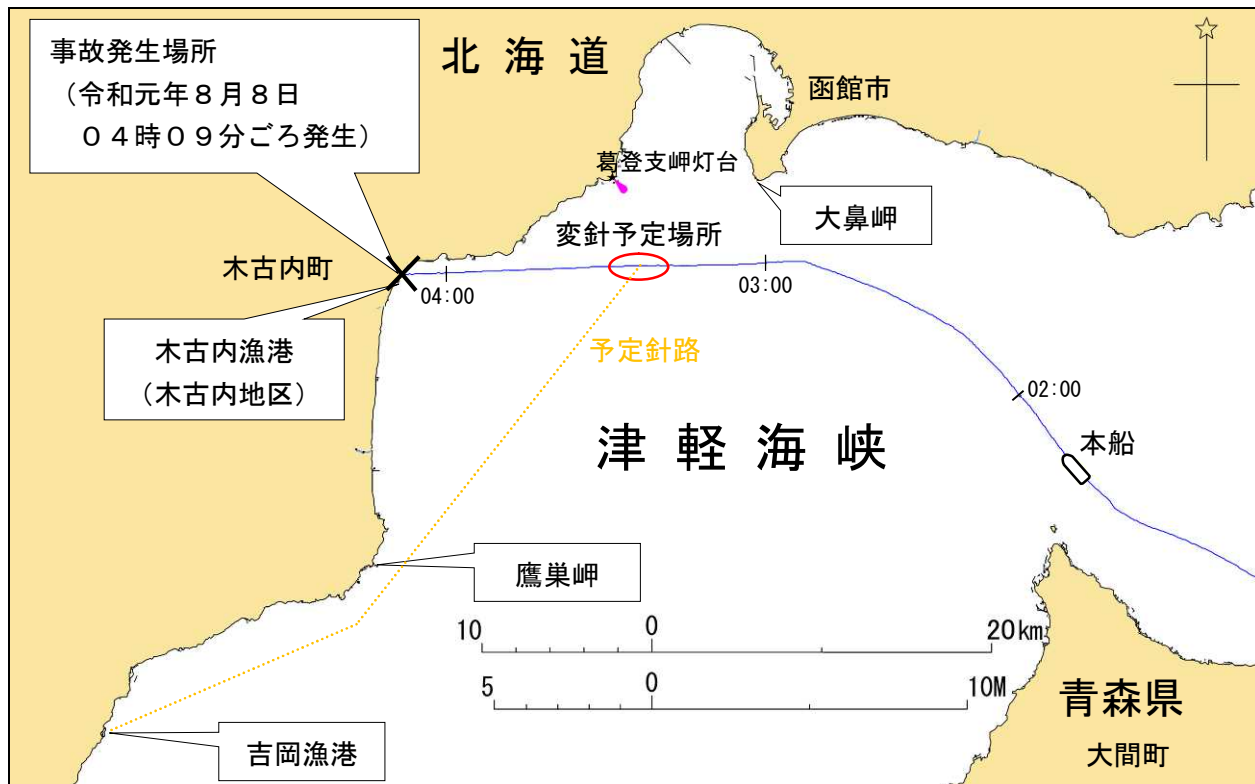
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年8月8日 04時09分ごろ
発生場所	北海道木古内町木古内漁港（木古内地区）北東方の海岸付近の岩場 葛登支岬灯台から真方位245° 7.4海里（M）付近 （概位 北緯41° 41.4′ 東経140° 27.0′）
事故の概要	漁船第18宝成丸は、西進中、岩場に乗り揚げた。 第18宝成丸は、船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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18宝成丸、14.79トン HK2-21869（漁船登録番号）、個人所有 14.89m（Lr）×3.50m×1.24m、FRP ディーゼル機関、404.53kW、昭和53年3月24日 第202-8173号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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50年5月30日 免許証交付日 平成27年1月15日 （令和2年2月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：04時38分ごろ 常用薄明開始時刻：04時08分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、北海道福島町吉岡漁港へ回航する目的で、令和元年8月7日17時15分ごろ青森県八戸市八戸港を出港した。 本船は、22時47分ごろ、船長が、青森県東通村尻屋崎北東方沖で甲板員から操船を引き継ぎ、操舵室右舷側に設置された椅子に腰を

	<p>掛け、レーダーを作動させてGPSプロッターにより針路を北海道函館市大鼻岬南方沖に設定し、約9.5ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長は、大鼻岬南方沖に達して、針路を西方に設定した後、周囲に他船がいなくなり、眠気を感じるようになったものの、それほど強い眠気ではないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢で航行を続けた。</p> <p>船長は、眠気を感じながら、もう少し陸岸に近づくと、津軽海峡中央部を流れる東流の影響が減衰するので、その際に北海道知内町鷹巣岬南方沖1M付近に向けて変針し、鷹巣岬を通過した後、吉岡漁港に向けて変針しようと考えていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、8日04時09分ごろ衝撃で目が覚め、周囲を確認するなどしたところ、本船が、木古内漁港（木古内地区）北東方の海岸付近の岩場に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報し、来援した救難所の所属船に甲板員と共に救助された。</p> <p>本船は、来援した僚船によって引き下ろされ、北海道函館港にえい航された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録(抜粋)、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、操舵室内が暑かったので、窓を開けていた。</p> <p>船長は、令和元年7月30日から8月7日までの間、八戸港を拠点として同港周辺海域でいか一本釣り漁の操業をしており、その間、18時ごろから翌日の02時ごろまで、同港内に係留された本船内で就寝することを繰り返していたが、暑くて寝苦しかったので、本事故当日は睡眠不足により疲労を感じた状態であった。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、僚船と無線で交信したり、歯磨きをしたりして、眠気を払拭していた。</p> <p>船長は、睡眠不足により疲労を感じた状態で津軽海峡を航行しており、周囲に他船がいなくなったので気が緩んで眠気を感じるようになり、居眠りに陥ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長が腰を掛けていた椅子は、背もたれ及び肘掛けが付いていた。</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、大鼻岬南方沖を自動操舵で西進中、単独で操船中の船長が、居眠りに陥り、木古内漁港（木古内地区）北東方の海岸付近の岩場に向けて航行を続けたことから、変針予定場所を通過したことに気付かず、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたこと、睡眠不足により疲労を感じていたこと、及び周囲に他船がいなくなり気が緩んだことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、日出前の薄明時、大鼻岬南方沖を自動操舵で西進中、単独で操船中の船長が、居眠りに陥り、木古内漁港（木古内地区）北東方の海岸付近の岩場に向けて航行を続けたため、変針予定場所を通過したことに気付かず、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 単独で航海当直中に眠気を感じた場合、椅子から立ち上がって体を動かすなどして、眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できない場合は、他の乗組員と当直を交替すること。</li> <li>・ 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。</li> <li>・ 船員室等に空調設備を設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録（抜粋）

時刻 (時：分：秒)	船位	
	北緯 (° -' -" )	東経 (° -' -" )
02:00:00	41-37-32.520	140-53-15.473
-	41-38-41.104	140-51-55.473
-	41-39-45.043	140-50-20.983
-	41-40-28.759	140-48-31.235
-	41-41-06.599	140-46-37.915
-	41-41-39.423	140-44-39.622
03:00:00	41-41-46.367	140-42-30.283
-	41-41-41.534	140-40-08.605
-	41-41-41.230	140-37-48.402
-	41-41-39.036	140-35-28.835
-	41-41-34.406	140-33-14.712
-	41-41-30.964	140-31-04.074
04:00:00	41-41-26.582	140-28-54.074
-	41-41-23.852	140-27-02.137

※時刻は毎正時に記録されていた。船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、毎20秒間隔で記録されたものである。

写真 1 本船

