

船舶事故調査報告書

令和2年5月27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6月15日 12時45分ごろ |
| 発生場所 | 北海道紋別市紋別港第2防波堤 紋別港第2防波堤灯台から真方位281°360m付近 （概位 北緯44°20.6′ 東経143°22.9′） |
| 事故の概要 | 漁船第八十六北雄丸 ^{ほくゆう} は、帰航中、消波ブロックに乗り揚げた。 第八十六北雄丸は、船首部外板に破口を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和元年6月17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 第八十六北雄丸、160トン 127090、野村漁業株式会社 38.12m×7.40m×4.61m、鋼 ディーゼル機関、860kW、昭和59年11月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年4月24日 免状交付年月日 平成30年2月27日 免状有効期間満了日 令和5年3月23日 航海士A ₁ 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年10月12日 免状交付年月日 平成31年3月5日 免状有効期間満了日 令和6年3月4日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 船首部外板に破口 消波ブロック なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮中央期、潮高 約68cm（紋別） |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び航海士A ₁ ほか11人が乗り組み、令和元年6月15日00時ごろ紋別港を出航し、04時ごろ同港北方約40海里（M）の漁場に到着した後、漁期最終日となるずわいがに底びき網漁 |

の操業を行い、09時20分ごろ漁場を発した。

漁ろう長を兼任していた航海士A₁は、次回に操業するすけそうだから底びき網漁に備え、魚群探索を行いながら紋別港に帰航することとし、操業時に引き続き操船に当たった。

航海士A₁は、乗組員が1人下船して人手が足りず、また、操業が続いて乗組員が疲労していると思い、昇橋した船長と、もう1人の航海士（以下「航海士A₂」という。）に、魚群探索に引き続き、自身が単独で船橋当直を行うので、入港予定時間の約1時間前から行われる水揚げ準備作業まで休憩するよう伝えた。

航海士A₁は、1時間ほど魚群探索を行った後、真方位199°の針路及び約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵として、操舵スタンド後方に固定された背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢で、単独で船橋当直に就いた。(写真1参照)

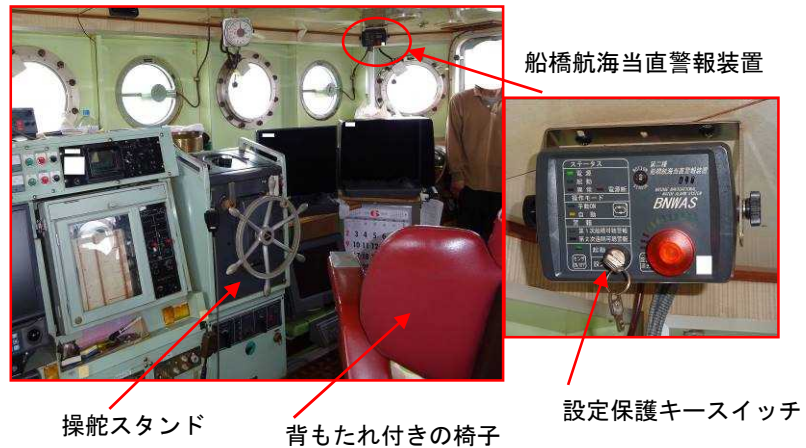


写真1 船橋の状況

航海士A₁は、入港予定時刻を競りに合わせて13時にしようと思いい、途中、約8.5knに減速し、紋別港まで約3Mに達したことをレーダーで確認した後、眠気を感じたが、強い眠気ではなかったため、椅子に腰を掛けた姿勢のまま当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。

本船は、航海士A₁がふと目を覚ましたところ、船首至近に消波ブロックが見えたので、急いで自動操舵としていた操舵ダイヤルを右に回し、操舵室左舷側にある主機操縦スタンドの可変ピッチプロペラの翼角を後進に操作したものの、12時45分ごろ紋別港の第2防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた。

船長は、他の乗組員と共に漁獲物処理場で作業を行っていたところ、そろそろ港付近に達したころだと思い、着岸操船を行おうとして、船橋に向かう途中、衝撃を感じた。

船長は、直ちに昇橋して、乗揚の状況及び負傷者がいないこと等を確認し、油臭から、燃料油が流出していることに気付いた。

航海士 A₁は、船舶電話で船舶所有会社に本事故の発生及び燃料油が流出していることを報告し、船舶所有会社担当者が海上保安庁、紋別市港湾課等にその旨を通報した。

本船は、船首部外板に破口を生じ、船首部に積載していた燃料油が流出したが、海上保安庁及び紋別市港湾課等により、同部の残油を抜き取りのうえ吸着マット等で流出油の処理が終了した後、タグボートにより離礁し、自力航行で紋別港第2ふ頭北物揚場に着岸した。(図1参照)

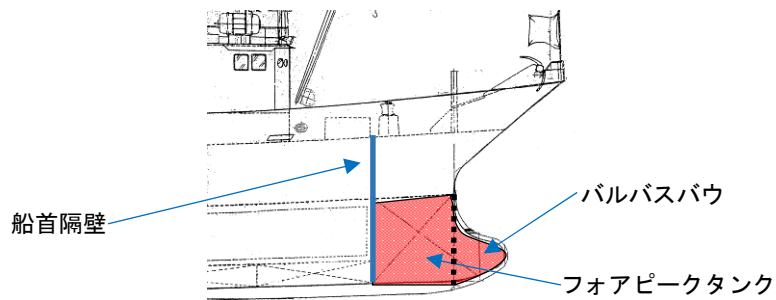


図1 船首部の燃料油積載状況(朱塗部)

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船は、出航時の喫水が船首約2.0m、船尾約5.0mであった。

本船は、過去に遠方の漁場で操業していた際の予備燃料として、また、魚倉空船時のトリム調整の目的で、バルバスバウ及びフォアピークタンクを一体のタンクとして、燃料油(A重油)約11klを積載していた。

本船は、第2種船橋航海当直警報装置(以下「本件警報装置」という。)を備えていたが、警報音がうるさいとの理由から、船橋の操作パネルの設定保護キースイッチが、警報が作動しない設定位置に切り替えられたままとなっていた。

航海士 A₁は、本件警報装置が作動しない状態であること、及び設定保護キースイッチを操作すればすぐに作動できることを知っており、本事故後、本件警報装置が適切に作動していれば、居眠りに陥ることはなかったと思った。

航海士 A₁は、出航前に約5時間の睡眠をとったほか、出航後、漁場着までの間も休憩をとっていたが、漁期最終日の操業を終えたこと、及び魚群探索を行って魚影の反応があり、次回の操業のめどが立ったことにより、気の緩みが生じて居眠りに陥ったと本事故後に思った。

本船は、ふだん、漁場への往復の航海時には、船長と航海士 A₂の2人が交替で船橋当直を行って、その間、航海士 A₁は休憩しており、航海士 A₁が船橋当直を行うのは、年に1~2回ほどであった。

| | |
|---|---|
| <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 あり なし</p> <p>本船は、紋別港北方沖において、紋別港に向けて自動操舵で帰航中、単独で船橋当直中の航海士 A₁ が、背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢で居眠りに陥り、同港第 2 防波堤北側の消波ブロックに向かって航行を続けたことから、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A₁ は、眠気を感じた以降も椅子に腰を掛けたまま船橋当直を続けたこと、及び漁期を終え、次回の操業のめどが立ったことで気の緩みが生じたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本件警報装置が適切に作動していれば、航海士 A₁ が居眠りに陥ることはなかったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、紋別港北方沖において、本船が紋別港に向けて自動操舵で帰航中、単独で船橋当直中の航海士 A₁ が、背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢で居眠りに陥り、同港第 2 防波堤北側の消波ブロックに向かって航行を続けたため、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</p> | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害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"> ・ 船橋当直中、眠気を感じた際は、椅子から立ち上がり、立ったまま操船を行うなど、居眠り防止の措置を採ること。 ・ 船長は、航海中、船橋航海当直警報装置を常時適切に作動させること。 ・ 船首隔壁より前方のタンクには、燃料油を積載しないことが望ましい。 |

付図1 事故発生経過概略図

