

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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2年11月18日 16時20分ごろ
発生場所	千葉県銚子港東防波堤 銚子港西防波堤灯台から真方位132° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯35° 44.2′ 東経140° 52.5′）
事故の概要	漁船第十八康栄丸は、南南西進中、消波ブロックに乗り揚げた。 第十八康栄丸は、船首部船底に破口を生じ、転覆した。
事故調査の経過	令和2年12月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第十八康栄丸、7.3トン CB2-70344（漁船登録番号）、個人所有 13.00m（Lr）×3.24m×1.52m、FRP ディーゼル機関、475kW（動力漁船登録票による）、平成16年7月
乗組員等に関する情報	船長 36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14年3月22日 免許証交付日 平成28年6月6日 （令和4年3月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約156cm（銚子港）
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、まぐろはえ縄漁の目的で、8日間の操業の最終日となる令和2年11月18日00時15分ごろ、銚子港を出港し、操業に使用するエサを鹿島灘で釣った後、06時00分ごろ、茨城県ひたちなか市の沖合約20Mの海域で操業を開始した。 船長は、操業中、1人で操船にあたり、はえ縄投入終了から揚収開

	<p>始までの1時間程度、甲板員を見張りに当たらせ、本船を漂泊させた状態で仮眠をとった。</p> <p>船長は、14時30分ごろはえ縄の揚収を終え、水揚げ場所を銚子港又は千葉県勝浦市川津港のどちらにするか迷っていたので、取りあえず自動操舵で目標を犬吠埼付近とし、約10ノット(kn)の対地速力で南南西進した。</p> <p>船長は、本船が南南西進中、甲板員を休憩区画で休ませ、操舵室の椅子に腰を掛けて、1人で操船に当たった。</p> <p>船長は、15時50分ごろ、銚子港の北北東方約5Mに至り、銚子港には寄らず川津港で水揚げすることとし、同じ針路及び速力で続航した。</p> <p>船長は、16時05分ごろ、銚子港まで約2.5Mのところに至り、あと1Mほど航行したのち針路を左に転じて、川津港に向けることとしていたが、この頃から、西に傾いた太陽が操舵室にあたり、操舵室内が暖くなりその後居眠りに陥った。</p> <p>船長は、16時20分ごろ、ふと目を覚まして右舷船首方至近に迫る銚子港東防波堤(以下「本件防波堤」という。)の消波ブロックに気付き、慌てて左舵一杯としたが、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故後、離礁しようとして後進をかけた際、離礁と同時に船体が大きく左舷側に傾斜したので、転覆の危険を感じて漁業無線で僚船に救援を要請した。本船は、船長が甲板員とともに海に飛び込んで船から離れ、5mほど泳いで本件防波堤に移動を終えた頃、転覆した。</p> <p>船長及び甲板員は、救援要請の漁業無線を聞いた僚船船長から海上保安庁に通報されて救助された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、11月11日川津港を出港し、鹿島灘で操業したのち銚子港に入港し、12日以降、00時00分ごろ同港を出港し、鹿島灘で操業を行った後、その日の夕刻に銚子港に帰港する操業形態を11月17日まで繰り返していた。</p> <p>船長は、連日の操業により多少の疲労を感じてはいたが、過去に疲労度の大きい操業も多数経験しており、今回はそれほどでもなかったこと及びはえ縄の投入終了から揚収開始までの1時間程度、仮眠を含めた休憩をとっていたこともあり、操船に支障はないと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を感じた場合、外気に当たったり、仲間の漁船と無線交信したりするなどして眠気を払拭していた。</p> <p>船長は、帰航中、水揚げ場所を川津港に決定するまで、銚子港における水揚げ作業を支援する仲間と無線により調整を行っていたので、眠気は感じていなかった。</p>

	<p>船長は本事故後、16時05分ごろの記憶を最後に、本事故直前までの記憶がないので、この頃から事故直前まで居眠りしていたと思った。</p> <p>船長は本事故後、川津港に直接帰港することが決まって、気が緩んだこと、西日が当たり操舵室内が暖かくなったことに加え、連日の操業による疲労の影響で居眠りしたのかもしれないと思った。</p> <p>船長は本事故後、操船中に疲労を感じ始めた際に、ふだん行っている居眠り防止策をとれば良かったと思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、銚子港の北北東方沖を自動操舵で南南西進中、椅子に腰を掛けて単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して本件防波堤に向かって航行を続けたことから、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、連日の操業で疲労が蓄積された中、水揚げする港が決まったことで気が緩んだこと、西日が当たり操舵室内が暖かくなったことなどから覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、銚子港の北北東方沖を自動操舵で南南西進中、椅子に腰を掛けて単独で操船に当たっていた船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して本件防波堤に向かって航行を続けたため、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、単独で船橋当直中に眠気を感じた場合、体を動かしたり外気に当たるなどして眠気を払拭する措置をとること、また、眠気を払拭できない場合には、他の乗組員と操船を交替するか2人当直とすること。

付図1 事故発生経過概略図

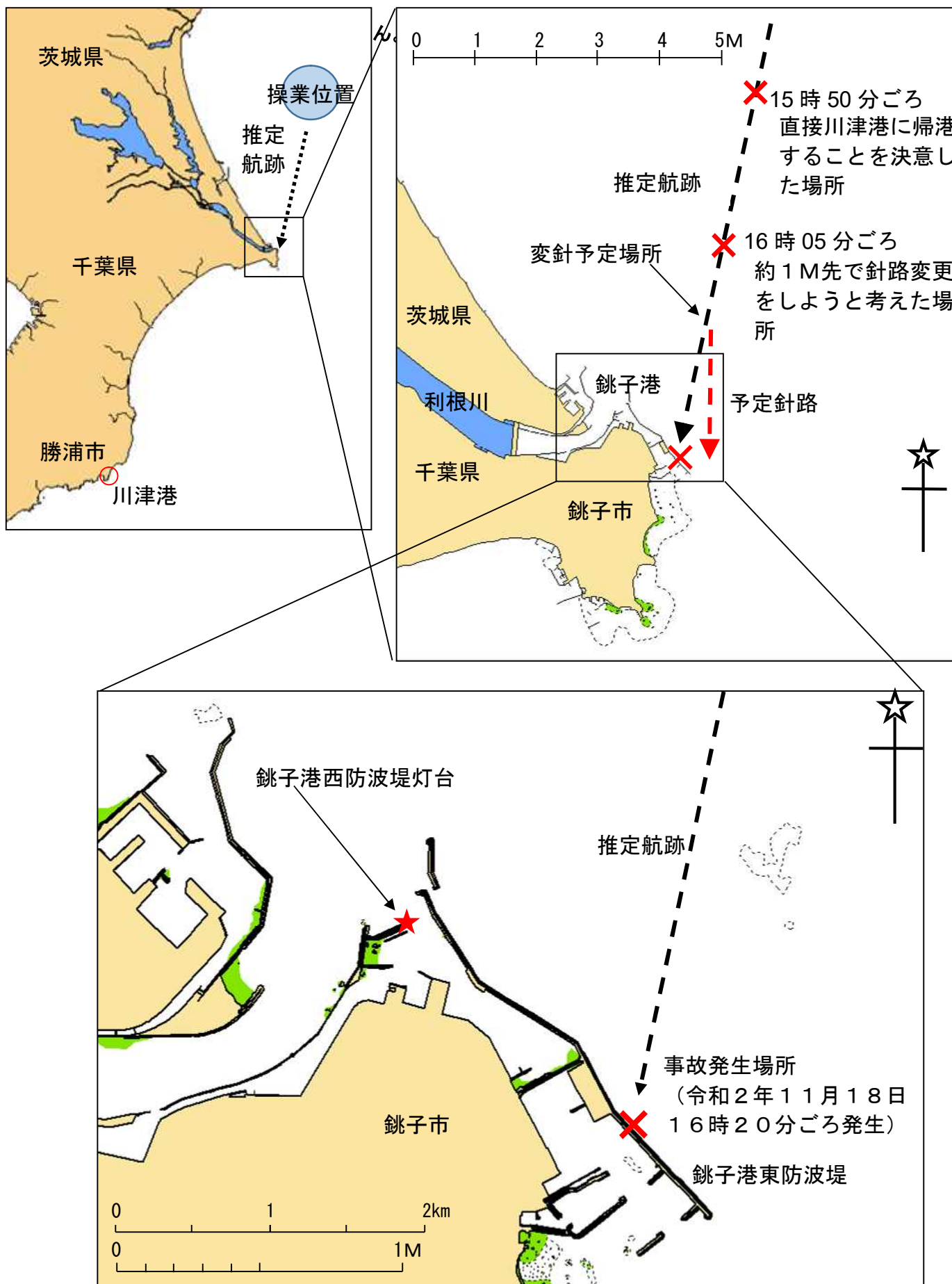


写真1 本船

