

船舶事故調査報告書

平成22年11月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成21年11月19日 03時40分ごろ
発生場所	島根県松江市美保関町七類 <small>みほのせきちようしちるい</small> の北岸 七類港 <small>くしま</small> 九島灯台から真方位274° 1,500m付近 （概位 北緯35° 35.0′ 東経133° 13.0′）
事故調査の経過	平成21年11月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第七十八 <small>りゅうしやう</small> 隆昌丸、138トン 126590、株式会社隆昌海産 31.80m (Lr) × 6.60m × 2.67m、鋼 ディーゼル機関、595kW、昭和58年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年5月28日 免状交付年月日 平成20年5月16日 免状有効期間満了日 平成25年5月27日 甲板員A 男性 25歳 海技免許受有せず、航海当直部員の認定を受有
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口
事故の経過	<p>本船は、船長ほか10人が乗り組み、平成21年11月13日08時00分ごろ境港を出港し、日本海西部においてかに籠漁を操業した。</p> <p>本船は、11月18日島根県隠岐島西方沖で操業を終え、ベニズワイガニ約30トンを積み、船首約2.0m、船尾約4.6mの喫水をもって、針路約125°（真方位）及び対地速力約10.2ノットで、水揚げのため境港に向かった。</p> <p>甲板員Aは、発進後、単独の船橋当直につき、操舵装置の後方でいすに腰を掛けて自動操舵により美保関町沖を南東進中、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して美保関町七類の北岸に向けて航行し、11月19日03時40分ごろ七類の北岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で目が覚め、損傷状況を確認したところ、自力航行が可能であったので、境港に入港した。</p> <p>入港後、船長は、船首船底部の破口から油が流出していることを知った。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 潮汐：下げ潮の初期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Aは、平成16年1月に本船の甲板員として初めて乗船した。 甲板員Aは、17日及び18日の操業中、かに籠積みや選別作業を行い、疲労が蓄積していた。また、1日合計約6～7時間の睡眠をとったものの、漁の合間に短時間の睡眠をとったもので、睡眠不足の状態であった。 船長は、本事故時、船長室で休息をとっていた。 船長は、日ごろから甲板員Aに対し、他船の状況を目視とレーダーの両方で確認すること、他船の避航が難しい場合や眠気を催したときには、船長に知らせることなどを指示していたが、事故前には甲板員Aからの報告はなかった。 本船は、船首船底部に生じた破口から油が流出し、巡視艇による航走攪拌^{かくはん}や吸着マットによる防除作業などが実施された。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし 本船は、美保関町沖を自動操舵で南東進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが、いすに腰を掛けていたところ、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して美保関町七類の北岸に向けて航行し、同海岸に乗り揚げたものと考えられる。 甲板員Aが居眠りに陥ったのは、操業により疲労が蓄積し、睡眠不足の状態、いすに腰を掛けて当直を続けたことによるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、美保関町沖を自動操舵で南東進中、単独で船橋当直中の甲板員Aが、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して七類の北岸に向けて航行し、同海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	