

船舶事故調査報告書

平成22年2月18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1月25日 06時30分ごろ
発生場所	三重県南伊勢町 阿曾浦港防波堤灯台から真方位276° 650m付近 (概位 北緯34° 16.5′ 東経136° 34.4′)
事故調査の経過	平成21年3月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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 乗組員等に関する情報	漁船 第8開 ^{かいようまる} 洋丸、9.7トン ME2-5160（漁船登録番号）、開洋漁業有限会社 12.75m(Lr)×3.30m×1.16m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和61年7月30日 船長 男性 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19年4月11日 免許証交付日 平成19年4月11日 (平成24年4月10日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底に2か所のき裂ほか擦過傷及び船底キール曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、まき網漁業船団の灯船として、平成21年1月24日18時ごろ、三重県南伊勢町贄浦漁港を出港し、同漁港南西沖で操業を開始し、翌25日05時ごろ、見江島灯台から193°（真方位、以下同じ。）7海里（M）付近で3回目の操業を終了し、帰港することにした。</p> <p>船長は、漁場出発時から単独の操船に当たり、冬場なので窓を閉め切り暖房器具を稼働させた操舵室で、右舷側にある背もたれ片肘掛け付きのいすに腰掛け、贄湾入口の見江島付近を船首目標にして約015°の針路及び約6ノットの対地速力により、自動操舵で航行した。</p> <p>船長は、漁場を出発して30～40分したとき、レーダーを3Mレンジに切り替え、間もなく見江島をレーダーで約3M先に確認し、周囲に他船が見当たらず、レーダー画面にも注意するような映像がなかったので安心し、いすに腰掛けたまま片肘を着いた姿勢で操船を続けるうち、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、自動操舵のまま変針予定場所としていた、見江島南東方のチガラ岩沖0.25M付近を変針せずに通過したまま贄湾内を北進し、06時30分ごろ阿曾浦港防波堤灯台から276° 650m付近の干出岩に乗り揚</p>

	<p>げた。</p> <p>船長と操舵室後部で仮眠していた甲板員は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、船長は、本船の損傷を確認するため機関室に向かい、甲板員は、無線と携帯電話で僚船と造船所に連絡した。</p> <p>船長は、機関室を見たところ、浸水していなかったので大丈夫と思い、来援した僚船に引き降ろしを依頼した。</p> <p>本船は、引き降ろされたが機関室に海水が溜まり始めたので、続いて来援した別の僚船に横抱きされて最寄りの造船所に向かった。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風速 静穏、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 ほぼ低潮時</p> <p>特記事項：日の出時刻 06時56分ごろ</p>								
その他の事項	<p>造船所に上架して確認したところ、主機下側の船底外板にき裂が生じていた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、自動操舵により航行中、単独で操船していた船長がレーダー画面で見江島を約3M先に確認したのちに居眠りに陥り、変針予定場所を通過して北進を続け、贅湾内の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚めたものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <p>① 周囲に他船が見当たらず、レーダー画面にも注意するような映像がなかったので安心して気が緩んだこと。</p> <p>② 漁場出発時から自動操舵とし、いすに腰掛け、片肘を着いて居眠りに陥りやすい姿勢を続けたこと。</p> <p>なお、操舵室の窓を全て閉め切り、暖房器具を稼働させていたことが、船長が居眠りに陥ったことに関与した可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、自動操舵により航行中、単独で操船していた船長がレーダー画面で見江島を約3M先に確認したのちに居眠りに陥り、変針予定場所を通過して北進を続け、贅湾内の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚めたものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <p>① 周囲に他船が見当たらず、レーダー画面にも注意するような映像がなかったので安心して気が緩んだこと。</p> <p>② 漁場出発時から自動操舵とし、いすに腰掛け、片肘を着いて居眠りに陥りやすい姿勢を続けたこと。</p> <p>なお、操舵室の窓を全て閉め切り、暖房器具を稼働させていたことが、船長が居眠りに陥ったことに関与した可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、自動操舵により航行中、単独で操船していた船長がレーダー画面で見江島を約3M先に確認したのちに居眠りに陥り、変針予定場所を通過して北進を続け、贅湾内の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚めたものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <p>① 周囲に他船が見当たらず、レーダー画面にも注意するような映像がなかったので安心して気が緩んだこと。</p> <p>② 漁場出発時から自動操舵とし、いすに腰掛け、片肘を着いて居眠りに陥りやすい姿勢を続けたこと。</p> <p>なお、操舵室の窓を全て閉め切り、暖房器具を稼働させていたことが、船長が居眠りに陥ったことに関与した可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が贅浦漁港南方沖の漁場から同漁港に向けて帰航中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して北進を続け、贅湾内の干出岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、周囲に他船が見当たらず、レーダー画面にも注意するような映像がなかったので安心して気が緩んだこと、及び自動操舵でいすに腰掛け、片肘を着いて居眠りに陥りやすい姿勢を続けたことによる可能性があると考えられる。</p>								