

船舶事故調査報告書

平成23年2月24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22年10月15日 00時30分ごろ
発生場所	島根県松江市美保関町の海岸 境港防波堤灯台から真方位280°950m付近 （概位 北緯35°33.2′ 東経133°15.7′）
事故調査の経過	平成22年10月26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 第三更 ^{こうし} 賜丸、78トン 130961、個人所有 27.10m (Lr) × 5.90m × 2.45m、鋼 ディーゼル機関、661kW、昭和63年4月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 38歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成12年8月21日 免状交付年月日 平成22年6月16日 免状有効期間満了日 平成27年7月25日
死傷者等	なし
損傷	プロペラが曲損及び船底に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、島根県浜田市浜田港沖の日本海での操業を終え、漁獲したタラ、カレイなど約8tを積載し、平成22年10月14日17時00分ごろ、船首約1.3m、船尾約3.8mの喫水で、境港市境漁港に向けて帰途につき、機関長が、翌15日00時00分ごろ、松江市地蔵崎^{じぞうざき}北東方500m付近で単独の船橋当直についた。</p> <p>機関長は、1海里（M）と1.5Mレンジとした自動衝突予防援助装置付きのレーダー2台とGPSプロッターを作動させていたが、眠気を感じていなかったため、居眠り防止装置を作動させていなかった。</p> <p>機関長は、00時13分ごろ、境港防波堤灯台から086°（真方位、以下同じ。）1.6M付近において、境港第2号灯浮標の南方50m付近に向く約270°の針路に設定して自動操舵とし、約9.7ノットの速力（対地速力）で境港の航路東口に向かった。</p> <p>機関長は、00時22分ごろ、境港防波堤灯台から080°1.350m付近を航行中、船橋後部の壁にもたれて立った姿勢で当直を行っていたところ、視界が良く、周囲に他船がいなかったことから、気が緩んで居眠りに陥った。</p> <p>本船は、間もなく境港第2号灯浮標の南方を通過して航路に入り、境水</p>

	道第2号灯浮標の南方を通過して航路屈曲部の変針予定場所に達したが、機関長が、居眠りに陥っていたので、変針予定場所を通過して航路北側の航路外を航行し、00時30分ごろ浅瀬に乗り揚げた。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期	
その他の事項	<p>本船は、平成22年10月10日17時00分ごろ境港を出港し、翌11日05時00分ごろ山口県萩市見島沖の漁場に到着して操業を開始した。</p> <p>本船の操業は、投網、えい網（約1時間）及び揚網を約2時間かけて行い、揚網後に次の漁場に向かって移動し、移動中に漁獲物の選別が行われていた。</p> <p>機関長は、毎日02時ごろから早朝にかけての2回のえい網中に睡眠をとっていたが、漁獲量が多くて忙しかったため、毎日2時間程度の睡眠しかとることができなかった。</p> <p>機関長は、ふだんから入出港時と漁場移動時の操船を単独で行っており、本事故当時、船長は機関室で休んでいた。</p>	
分析	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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、境港の航路東口に向けて自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の機関長が、操舵室後方の壁にもたれた姿勢で船橋当直を続けるうち、居眠りに陥ったことから、航路屈曲部の変針予定場所を通過して航路外の浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>機関長は、連続した操業で疲労が蓄積し、睡眠不足の状態となっており、視界が良く、周囲に他船がいなかったことから気が緩み、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>機関長は、船橋当直について、眠気を感じていなかったことから、居眠り防止装置を作動させていなかったものと考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、本船が、境港の航路東口に向けて自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥ったため、航路屈曲部の変針予定場所を通過して航路外の浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	