

船舶事故調査報告書

平成24年9月20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 庄 司 邦 昭
委 員 根 本 美 奈

事故種類	養殖施設損傷
発生日時	平成23年12月15日 13時50分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼西湾 気仙沼市所在の岩井埼灯台から真方位014° 1,890m付近 (概位 北緯38°50.7′ 東経141°36.5′)
事故調査の経過	平成24年1月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第六安洋丸 ^{あんよう} 、199トン 134968、株式会社真高漁業 45.50m×7.50m×3.22m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年1月13日 免状交付年月日 平成21年12月22日 免状有効期間満了日 平成26年12月24日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 養殖施設 養殖筏30台損傷
事故の経過	本船は、船長ほか15人が乗り組み、さんま棒受け網漁の目的で平成23年12月13日03時40分ごろ気仙沼港を出港し、16時00分ごろ日本海溝東方において魚群探索（以下「探索」という。）を開始して翌14日05時00分ごろ探索を終了した。 本船は、06時00分ごろ次の探索予定場所付近に移動を始めて08時00分ごろ漂泊し、船長は休息を取った。 本船は、16時00分ごろ探索を開始して22時00分ごろまで探索を行ったが魚群が見付からず、また、連日にわたり漁がなかったことから今期の操業を切り上げることに決め、漁労長がアッパーブリッジで操船し、船長が操舵室で見張りを行って帰港することにした。 船長は、翌15日07時00分ごろから乗組員と共に漁具の片付け

	<p>を行い、12時00分ごろ漁労長と操船を交代し、操舵室右舷側の背もたれ付の椅子に腰を掛け、針路約275°（真方位、以下同じ。）速力約12.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で気仙沼西湾に向けて自動操舵により航行した。</p> <p>船長は、気仙沼西湾第1号灯浮標手前で自動操舵から手動操舵に切り替え、気仙沼西湾第1号灯浮標を右側に見て針路約334°（以下「原針路」という。）に変針し、速力約8.0knに減速して気仙沼西湾第3号灯浮標及び気仙沼西湾第4号灯浮標の間に向かっていていることを確認した。</p> <p>船長は、入港地が近くなり、今期の操業が終了した安心感と久しぶりに帰宅できる安堵の気持ちから気が緩み、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、船長が居眠りに陥って原針路から、徐々に気仙沼市大島西ノ崎西方沖のわかめ養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に向かって航行していたが、船長が、本件養殖施設手前で目覚め、本件養殖施設に設置されている球形の黒色の浮きを視認し、急いで機関を後進としたものの、平成23年12年15日13時50分ごろ本件養殖施設に進入した。</p> <p>本船は、本件養殖施設から自力で脱出し、気仙沼港に着岸した後、本船所有者に事故の報告を行い、事故の処理に当たった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約5.5m/s 海象：波高 約1.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船には居眠り防止装置は、なかった。</p> <p>本船は、事故当時、操舵室内では電気ストーブ（1台）のスイッチが入れられ、右舷側及び右舷船首側の窓が両窓共に約40cm開けられていた。</p> <p>船長の健康状態は良好であり、視力及び聴力共に異常なく、アルコール類の摂取はしていなかった。</p> <p>船長は、気仙沼西湾第3号灯浮標及び気仙沼西湾第4号灯浮標の間に向かって航行しているとき、背もたれ付の椅子に腰を掛けて右手で操舵リモコンのダイヤルを握って航行していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、気仙沼西湾を気仙沼港に向けて手動操舵により北進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、大島西ノ崎西方沖の本件養殖施設に向けて航行し、本件養殖施設に進入して本件養殖施設を損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、居眠りに陥ったことから、右手に握っていた操舵リモコン</p>

	<p>のダイヤルが右に回り、本船が本件養殖施設に向けて航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、今期の操業が終了した安心感と久しぶりに帰宅できる安堵の気持ちから気が緩み、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、気仙沼西湾を気仙沼港に向けて手動操舵により北進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、大島西ノ埼西方沖の本件養殖施設に向けて航行し、本件養殖施設に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 船橋当直中に眠気を催した場合には、椅子から離れて身体を動かすなどして眠気を払拭すること。 ・ 船橋当直は2人以上で行うことが望ましい。