

船舶事故調査報告書

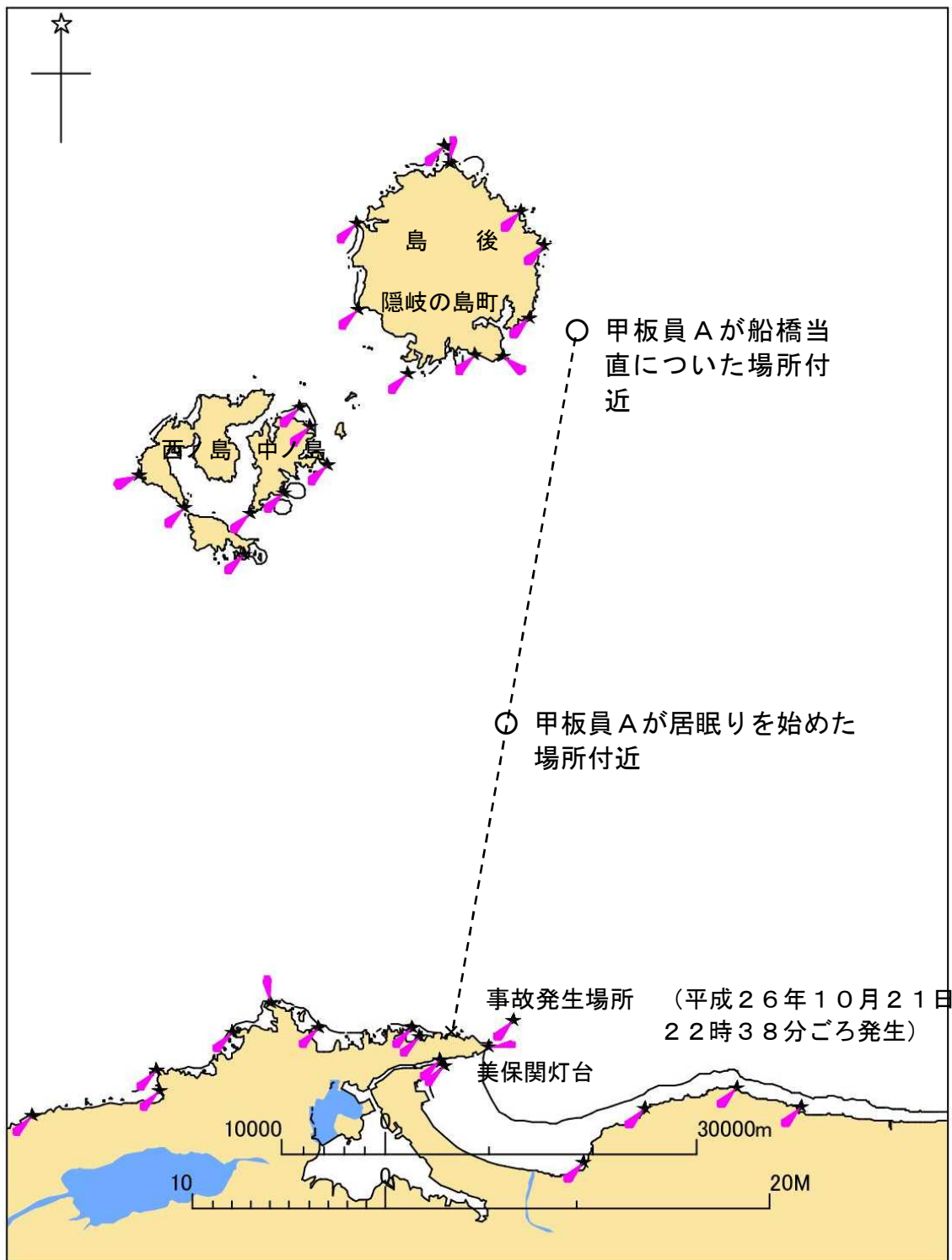
平成27年5月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年10月21日 22時38分ごろ
発生場所	島根県松江市雲津漁港北北西方沖 美保関灯台から真方位283° 2.35海里（M）付近 （概位 北緯35° 34.59′ 東経133° 16.71′）
事故調査の経過	平成26年10月22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 第八十八眞盛丸、114トン 131388、個人所有 37.00m×6.50m×2.75m、鋼 ディーゼル機関、617kW、平成3年2月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年10月22日 免状交付年月日 平成26年9月22日 免状有効期間満了日 平成31年10月21日 甲板員A 男性 53歳
死傷者等	なし
損傷	船底に凹損、破口及び擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか8人が乗り組み、平成26年10月21日13時25分ごろ島根県隠岐諸島北東方沖でのかにかご漁を終え、雲津漁港北北東方沖約3.5Mの変針予定場所に向けて約11ノットの対地速力で自動操舵により南進した。</p> <p>甲板員Aは、19時00分ごろ、単独の船橋当直についた後、少し眠気を感じるようになったが、長年の船員経験で居眠りをしたことがなかったので、居眠りすることはないと思い、変針予定場所付近まで船橋当直をする予定で見張りに当たった。</p> <p>甲板員Aは、船橋の右舷側で立った姿勢で右肘を窓枠に載せながら船橋当直を行っているうちに居眠りに陥り、ふと目覚めて居眠りをしていたことに気付き、隣室にいる次直の漁労長を起こしにいこうとしたところ、衝撃を感じた。</p>

	<p>漁労長は、船橋当直を交替するために船橋に入った直後の22時38分ごろ、本船が雲津漁港北北西方沖の岩場に乗り揚げたことを知り、離礁させようとしたが、機関が後進にかからなかったため、船舶所有者に事故のあったことを連絡した。</p> <p>船長は、昇橋した後、機関室に赴いて機関長と共に機関の復旧作業に当たったが、機関の部品が乗揚の衝撃で外れたことが分かり、同作業を断念した。</p> <p>乗組員は、本船が北方に向首する状況となった22日00時20分ごろ、8人が陸岸に向いた船尾から海に飛び込み、約30m泳いで岩場に逃れ、02時20分ごろ、他の2人が、船舶所有者から通報を受けて来援した海上保安庁の潜水士に救助された。</p> <p>本船は、11月2日、船舶所有者が手配したサルベージ会社の作業船により岩場から引き出され、3日作業台船に載せられて松江市七類港に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 4</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、波高 約3m</p> <p>島根県松江地区には、本事故時、強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、前回の漁を終えて境港に着岸したのは、10月13日で、10月15日に境港を出港し、22日早朝に境港に帰港して水揚げの予定であった。</p> <p>本船の出航時の喫水は、船首約3.9m、船尾約5.1mであった。</p> <p>船長は、ふだんから乗組員に対し、眠い時は船長に報告するよう指示していた。</p> <p>乗組員は出漁中、06時から18時まで、ないしは22時までの12～16時間の操業であったが、平均して毎日8時間以上のまとまった休息時間があった。</p> <p>甲板員Aは、毎日、操業終了後に約5時間の睡眠をとり、漁場を移動する間にも、短時間の睡眠をとっていた。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、操業を終えてから昼食をとり、15時30分ごろから19時前まで睡眠をとった。</p> <p>甲板員Aは、20時00分から船橋当直につく予定であったが、19時前に起床したときに、20時前と勘違いして昇橋し、睡眠不足も疲れも感じていなかったため、そのまま船橋当直についた。</p> <p>甲板員Aは、ふだん、眠気を感じたときには、ウイングに出て外気に当たったり、船橋内を移動して窓から景色を見るなどして眠気を覚ましていたが、本事故当時は、当直位置を移動しなかった。</p> <p>甲板員Aは、12Mレンジ又は6Mレンジに設定したレーダーを作</p>

	<p>動させ、画面上に他船の映像がないことを確認していた。</p> <p>本事故当時、海上はふだんより時化^{しげ}っていたので、釣り船も見当たらなかった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置はなかった。</p> <p>船尾から海に飛び込んだ乗組員 8 人は、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</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、雲津漁港北北東方沖を自動操舵で南南西進中、単独の船橋当直についていた甲板員 A が、居眠りに陥ったことから、雲津漁港北北西方沖の岩場に向かっていることに気付かずに航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員 A は、細切れの睡眠状態や周囲に他船がいなかったことから緊張感が緩み、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、雲津漁港北北東方沖を自動操舵で南南西進中、単独の船橋当直についていた甲板員 A が、居眠りに陥ったため、雲津漁港北北西方沖の岩場に向かっていることに気付かずに航行し、同岩場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>参考</p>	<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、眠気を感じたときは、船長に申し出ること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生場所概略図

