

船舶事故調査報告書

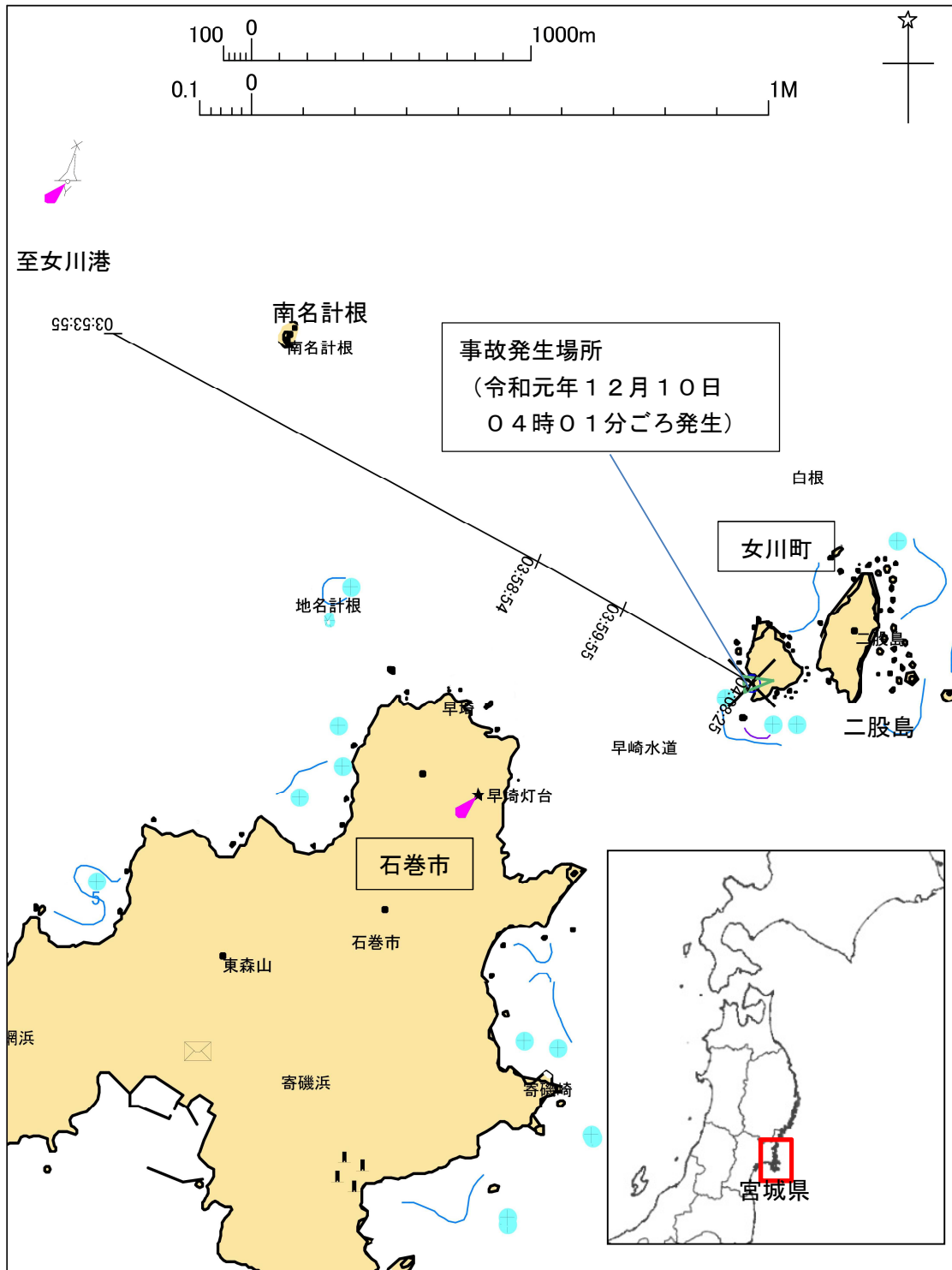
令和3年1月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年12月10日 04時01分ごろ
発生場所	宮城県女川町二股島西岸 早埼灯台から真方位068° 1,060m付近 (概位 北緯38° 24.2′ 東経141° 32.9′)
事故の概要	漁船第三十八 ^{はやぶさ} 隼丸は、漁場に向けて東南東進中、乗り揚げた。 第三十八隼丸は、波に洗われて船体が大破、沈没した。
事故調査の経過	令和元年12月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第三十八隼丸、19トン MG2-5680（漁船登録番号）、株式会社隼丸 19.99m (Lr) × 4.55m × 1.92m、FRP ディーゼル機関、670kW、平成16年7月28日 第210-51178号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 42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10年8月18日 免許証交付日 平成30年7月30日 (令和5年8月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船体が大破、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.8m、潮高 約1.2m、 潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか5人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、沖合底びき網漁の目的で、令和元年12月10日03時30分ごろ女川町女川港を出港し、宮城県石巻市金華山東方沖の漁場に向かった。 船長は、暖房を入れた操舵室の窓を閉めて単独の当直に当たり、操舵スタンド後方の操縦席に寄りかかった姿勢で立ち、僚船と無線で交信しながら、約11ノット（kn）の対地速力で手動操舵によって二股

	<p>島北西方沖を東南東進していた。</p> <p>船長は、二股島北西方沖にある南名計根<small>みなみなぼかりね</small>に乗り揚げる船舶が多いので、南名計根を左舷方に見て注意しながら通過し、その後、二股島西方の早崎水道に向けて右に変針する予定であったが、僚船との交信を終えたところで、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、二股島西岸に向かって航行を続け、04時01分ごろ二股島西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目を覚まして乗り揚げたことを知り、機関を後進として離脱しようとしたものの、船体が移動しないので自力での離礁をあきらめ、僚船に救助及び海上保安庁への通報を依頼したが、船体が傾き波に打ちつけられ始めたので、僚船が来援するまで船体が耐えられないと思い、他の乗組員と共に救命筏<small>いかだ</small>に乗って脱出したのち、来援した僚船に救助されて女川港に戻った。</p> <p>本船は、11日の未明に波に洗われて船体が大破して沈没し、後日、僚船によって、流出油の除去及び破損した船体の回収が行われた。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.3mであった。</p> <p>本船は、ふだん、操業する際には、03時30分ごろ出港し、漁場で操業したのち、18時00分ごろ入港し、19時00分ごろ水揚げを終えており、7日に休日を取ったのち、8日から毎日操業していた。</p> <p>船長は、ふだん、操業する際には、21時00分ごろ就寝して翌03時00分ごろ起床しており、平均睡眠時間は約6時間であり、本事故前の睡眠時間も約6時間であった。</p> <p>船長は、本事故当時、睡眠不足は感じていなかったが、連日の操業による疲れを感じており、暖房が効いて操舵室内が暖かくなった状況で、南名計根を通過して安心して気が緩み、居眠りに陥ったものと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、眠気を感じた際は、窓を開けたり、操舵室の外に出たりして外気に当たり、体を動かして眠気を覚ましていたが、本事故当時、眠気を感じていなかったため、何もしなかった。</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、二股島北西方沖を東南東進中、船長が、居眠りに陥り、二股島西岸に向かって航行を続けたことから、二股島西岸の岩場に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、連日の操業による疲れを感じており、暖房が効いて操舵室</p>

	<p>内が暖かくなった状況で、南名計根を通過して安心して気が緩んだことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が二股島北西方沖を東南東進中、船長が居眠りに陥り、二股島西岸に向かって航行を続けたため、二股島西岸の岩場に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 疲れを感じているときは、見張り員を配置するなど、単独で当直を行わないこと。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	発信時 (秒)	船位		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
		北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
03:53:55	55	38-24-50.3	141-31-20.7	118.7	利用不可	11.1
03:58:54	55	38-24-23.8	141-32-23.4	117.3	利用不可	11.1
03:59:55	55	38-24-18.3	141-32-36.0	121.5	利用不可	11.1
04:08:25	25	38-24-09.7	141-32-54.9	082.8	利用不可	0.1

※ 船位は、船橋上に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。