

# 船舶事故調査報告書

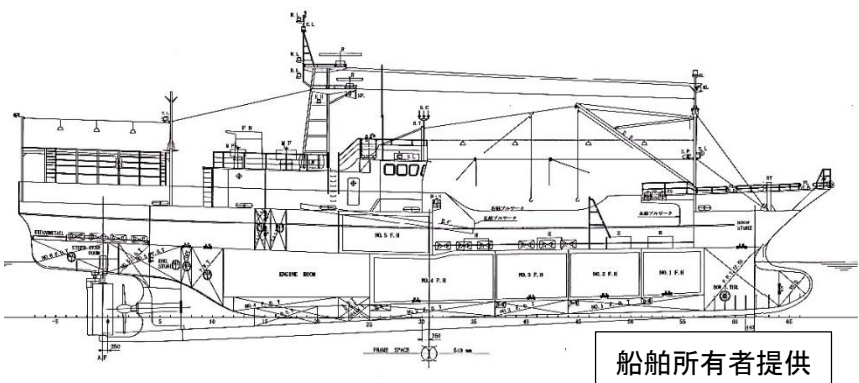
令和8年2月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年10月3日 00時14分頃
発生場所	島根県松江市美保関漁港北東方沖 美保関灯台から真方位302° 410m付近 (概位 北緯35° 34.2′ 東経133° 19.3′)
事故の概要	漁船第八十八興洋丸は、南南西進中、岩場に乗り揚げた。 第八十八興洋丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年10月8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。
<b>事実情報</b> 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 第八十八興洋丸、145トン 143451、株式会社山北鮮魚センター 39.50m×6.80m×3.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成31年3月 (図1 参照)
	 <p style="text-align: right;">船舶所有者提供</p>
	<p>図1 本船の形状（一般配置図）</p>
乗組員等に関する情報	船長 39歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成26年9月1日 免状交付年月日 令和6年8月19日 免状有効期間満了日 令和11年8月31日 乗組員A 63歳
死傷者等	重傷 1人（乗組員A）

損傷	船底外板に破口、船尾部外板に破口等（全損）
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風速 約5 m/s、最大瞬間風速 約10 m/s北東風、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2 m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北西流</p>
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員Aほか7人（日本国籍5人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、帰航の目的で、令和6年10月1日22時00分頃、漁場を出航し、鳥取県境漁港に向かった。</p> <p>船長は、2日22時30分頃、前直者から船橋当直を引き継いだ。</p> <p>本船は、船長が一人で操舵室左側の操縦席に腰を掛けた状態で操船に当たり、松江市地ノ御前島東方沖付近を目標場所にして、針路約210°（真針路、以下同じ。）、約10～11ノットの対地速力とし、自動操舵で南南西進した。</p> <p>船長は、周囲に他船がない安心感と操業による疲れから23時00分頃から眠気を感じるようになった。</p> <p>船長は、ふだんであれば、眠気を感じた場合、立って体を動かしたり、顔を洗ったり、コーヒーを飲んだりして居眠り運航の防止措置を採っていたが、間もなく境漁港に到着するので、それまでの短時間で居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けた。</p> <p>船長は、レーダーで本船が松江市地蔵崎まで約10海里（M）の地点を航行中であることを確認した後、いつしか居眠りを始めた。</p> <p>本船は、地ノ御前島東方沖付近に向かう針路及び速力のまま、3日00時14分頃、美保関漁港北西方の岩場に乗り揚げた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="571 1326 1406 1850" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 乗揚後の状態</p> <p>船長は、衝撃で目が覚め、本船が乗り揚げたことに気付き、主機操縦レバーを後進に操作して離礁を試みたものの、本船は、離礁でき</p>

ず、その後主機が停止した。

船長は、00時20分頃118番通報して救助を要請した後、船舶所有者に本事故の発生を報告した。

船長は、浸水によって本船が船尾側から沈み始めたので、乗組員に救命胴衣を着用の上で船首部に集合するよう指示した。

その後、本船の発電機が停止した。

船首部で救助を待っていた乗組員Aは、船首部に置いてあったコンテナの角に体が数回当たり胸部等に痛みを覚えた。(写真2参照)

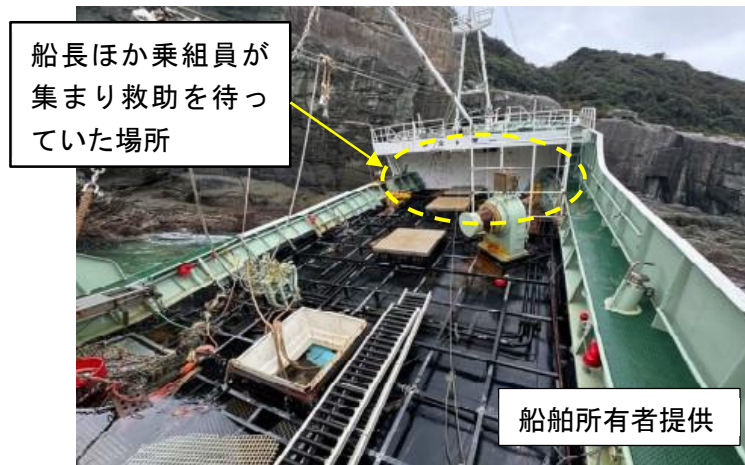


写真2 本船の甲板上的の様子(本事故の後日)

本船の乗組員は、07時08分頃、来援した海上保安官に陸上側から全員救助され、ヘリコプターで鳥取県境港市<sup>さかいみなと</sup>の海上保安庁の航空基地に移送された。

乗組員Aは、鳥取県米子市<sup>よなご</sup>の病院に救急搬送され、右第4肋骨骨折及び右腸骨部打撲傷と診断され入院した。

本船の周辺には油膜や油臭が確認されたので、鳥根県漁業取締船等による航走攪拌作業が行われた。本船は、しばらくの間、美保関漁港北西方の岩場に乗り揚げた状態であったが、海況悪化によって沈没した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) 本船に関する情報

本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約3.9mであった。

(2) 本船の船橋当直に関する情報

本船では、航行中、2～3時間毎に船橋当直を交替していた。

船長は、2日22時30分頃、航海当直についた後、境漁港まで操船する予定であった。

船橋当直の順番は、特に決まっておらず、出入港以外は状況に応じて決めていた。

(3) 船橋航海当直警報装置の活用に関する情報

本船には、第二種船橋航海当直警報装置(以下「本件警報装

	<p>置」という。)が操舵室に設置されていた。</p> <p>船長は、警報音がうるさかったのでふだんから本件警報装置を停止させており、本事故時も停止させていた。</p> <p>(4) 船長の睡眠等に関する情報</p> <p>船長は、出漁中、睡眠時間にばらつきがあつて、1日当たりの平均睡眠時間は仮眠等を含めても約5時間であり、連続して睡眠がとれるのは約3時間で、十分な睡眠はとれていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、地ノ御前島東方沖を自動操舵で南南西進中、船長が居眠りしたことから、変針予定地点を通過し、美保関漁港北西方の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がない安心感と操業による疲れから眠気を感じたが、目的地が近く居眠りすることはないと思ひ、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船したことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件警報装置の警報音がうるさいと思つたことから、ふだんから本件警報装置を停止させており、本事故時も停止させていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、地ノ御前島東方沖を自動操舵で南南西進中、船長が居眠りしたため、変針予定地点を通過し、美保関漁港北西方の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・航海当直者は、眠気を感じた場合、操舵室内を歩く等の眠気を払拭する措置を採ること。</li> <li>・船長は、船橋航海当直警報装置が設置されている場合、同装置を作動させておくこと。</li> <li>・漁船の船長は、漁場から帰航する際、操業後の疲労の蓄積等を考慮し、自身による単独操船に固執することなく、当直が可能な乗組員がいる場合には複数人で当直に当たり、相互に居眠り運航を防止するための体制をとることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

