

船舶事故調査報告書

平成23年9月15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 石川 敏 行

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成23年2月22日 03時50分ごろ
発生場所	東京都八丈島八丈町八重根 ^{やえね} 港岸壁 八重根港防波堤灯台から真方位283°500m付近 （概位 北緯33°05.9′ 東経139°46.2′）
事故調査の経過	平成23年4月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第八十一 ^{たか} 鷹丸、79トン S02-5281（漁船登録番号）、個人所有 23.84m×5.10m×2.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数280、平成5年6月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年11月26日 免状交付年月日 平成21年5月15日 免状有効期間満了日 平成26年9月3日
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウ破損 岸壁 なし
事故の経過	<p>本船は、船長ほか7人が乗り組み、東京都青ヶ島北西方沖の漁場においてはえ縄漁を操業していたが、船長が低気圧の接近を知り、荒天を避けるために漁場を離れて八重根港南西方沖に到着した。</p> <p>本船は、天候が回復するまで、‘機関を停止して漂流し、南～南西方向に漂流するうちにあらかじめ決めた緯度を越えれば、機関を使用して漂流開始地点まで戻ること’（以下「本荒天回避法」という。）を繰り返していた。</p> <p>船長は、単独で航海当直に就き、椅子に座った状態で漂流開始地点までの航行中、周囲に他の船舶もなく、同じような航海を繰り返していたこと、及び椅子に座って操船していたことから、居眠りに陥った。</p> <p>船長は、漂流開始地点の西北西方約250mにいることに気付き、舵を右にとったが、本船を漂流開始地点に向けて右旋回をさせる際、立ち上がるなど目を覚ます行動をしなかったことから、右旋回後、再び居眠りに陥った。</p> <p>本船は、漂流開始地点に向けて東進中、船長が、岸壁が至近に迫ってい</p>

	<p>ることに気づき、機関を停止したが、平成23年2月22日03時50分ごろ、本船船首部が八重根港岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船に浸水がないことを確認した後、本荒天回避法を継続し、天候が回復してから出航して静岡県西伊豆町安良里漁港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 雨のち曇り、風向 東北東～北東、風力 5～7、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約0.7m、波高 約2m</p>	
その他の事項	<p>本船は、甲板部航海当直に就くことが可能な乗組員が、船長と甲板員の2人であり、6時間交代で本荒天回避法を約30時間行っていた。</p> <p>船長は、アルコールを摂取せず、健康状態も良好であり、当直前に4～5時間の睡眠をとっていた。</p> <p>船長は、レーダーによる陸岸までの距離並びに八重根港にある灯標及び防波堤灯台の各灯火の重視線（二つの目標を結んだ線）から、漂流開始地点への到達を確認していた。</p> <p>八重根港付近では、錨泊をする僚船2隻がいた。</p>	
分析	<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、八重根港南西方沖において、漂流開始地点へ向けて航行中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、漂流開始地点を通過して航行し、八重根港の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他の船舶もなく、本荒天回避法を繰り返して座りながら操船していたことから、気が緩み、居眠りをしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、八重根港南西方沖において、漂流開始地点へ向けて航行中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、漂流開始地点を通過して航行し、八重根港の岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	