

## 船舶事故調査報告書

平成25年9月12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	乗揚
発生日時	平成25年1月10日 03時18分ごろ
発生場所	東京都御蔵島村御蔵島東岸付近 御蔵島村所在の御蔵島港ふ頭灯台から真方位136°5,870m 付近 (概位 北緯33°52.0' 東経139°37.9')
事故調査の経過	平成25年1月10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 第十五正福丸、94トン 124712、有限会社福正 32.80m×5.44m×2.26m、FRP ディーゼル機関、279kW、昭和56年1月25日
乗組員等に関する情報	機関長 男性 50歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成9年12月18日 免状交付年月日 平成24年12月17日 免状有効期間満了日 平成29年12月17日 漁労長 男性 80歳 一級小型船舶操船士・特殊小型船舶操船士・特定 免許登録日 昭和50年2月21日 免許証交付日 平成20年1月31日 (平成25年1月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に数箇所の亀裂を伴う破口、ビルジキールに欠損
事故の経過	本船は、機関長及び漁労長ほか7人が乗り組み、機関長が平成25年1月9日11時ごろの気象情報を確認したところ、翌10日は西の風が強まり、波高が3mになる予報であり、荒天になることが予想されたので、風浪を避けるため、20時ごろから御蔵島の東方2.7海里（M）付近で漂泊を開始した。 漁労長は、20時ごろ機関長から船橋当直の引継ぎを受け、本船が、漂泊開始地点から潮流と風の影響を受けて東へ約6M流れれば、

	<p>島陰に入るよう、約4ノット（kn）の速力で漂泊開始地点まで戻るといふ行為を3度繰り返していた。</p> <p>漁労長は、御蔵島から8M以内の海域では船がほとんど通らないため、レーダーで近くに船がないか確認した後、漂泊中に操舵室前部右舷側の椅子に腰を掛けて仮眠をとっていた。</p> <p>本船は、4度目の漂泊時に潮流の向きが変わり、御蔵島の南東方7M付近に流されたので、島陰に入る針路に定め、10日02時00分ごろ約4knの速力で自動操舵装置により、北西進を開始した。</p> <p>漁労長は、本船が北西進中、御蔵島の南東方5.3M付近で針路を北寄りに調整するため、舵を右に5°～6°取った後、操舵室前部右舷側の椅子に腰を掛けて見張りを続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>漁労長は、衝撃で目を覚まし、03時18分ごろ御蔵島東岸の浅所に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>機関長は、操舵室後部の船員室で仮眠をとっていたところ、衝撃と漁労長の声で乗り揚げたことに気づき、損傷状況及び船員の安全を確認した後、機関を後進にして離礁を試みたが、離礁できなかったため、近くで操業していた僚船及び海上保安庁に連絡した。</p> <p>機関長は、救助を待つ間、機関室前壁右舷側及び船尾管からの浸水を認めたので、ビルジポンプを作動させ、また、燃料の流出を認めたので、各燃料タンクのバルブを閉めるとともに、各燃料タンクの空気抜き管頭にビニール袋を被せ、更に、本船が左舷側に傾きだしたので、右舷側の魚倉に海水を入れた。</p> <p>乗組員は、09時30分ごろ、本船の膨張式救命いかだを使用し、僚船に乗り移り、その後、海上保安庁に救助された。</p> <p>本船は、後日、低気圧による時化で離礁作業前に大破した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3m、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、90G/T型 鰹<sup>かつお</sup>竿釣漁船を5年ほど前に中古船として購入し、キンメダイの底立てはえなわ漁用に改造したものであり、GPSプロッター、レーダー、潮流計等の装置を装備していた。</p> <p>本船は、平成24年12月28日に水揚げを行い、10日間ほど休漁した後、平成25年1月6日に静岡県下田市下田港を出港し、御蔵島南東沖の漁場で7日から操業を開始しており、06時ごろ投縄をして14時～16時の間に揚縄を終え、漁場で漂泊するという操業形態を採っており、最長10日間の操業ができるように食料等を積んでいた。</p> <p>本船は、本事故発生時、船長の資格を持つ海技免状受有者が乗船しておらず、船長の役割を漁労長が代行していた。</p> <p>本船は、本事故発生時、漁労長と機関長が、交代で船橋当直に当た</p>

	<p>っていた。</p> <p>漁労長は、機関長から船橋当直を引き継ぐ前に1時間ほど仮眠をとっていた。</p> <p>漁労長は、船橋当直に当たる場合、居眠り防止のために操縦装置の横に2台の時計を置き、1台ずつ時間をずらして10分～15分後にアラームが鳴るように設定していたが、操舵室後部の船員室で仮眠していた機関長が、寝ついたばかりなので、目覚まし時計を鳴らして起こしてはいけないと思い、時計のアラームを解除していた。</p> <p>機関長及び漁労長は、レーダーのガードリング機能を使用すれば、物標に接近した場合、警報が鳴ることを知っていたが、本事故発生時、波が高く、警報が鳴り続くので、ガードリング機能を使用していなかった。</p> <p>本船は、東京都三宅村三宅島付近に避難すれば錨泊できたが、三宅島付近に避難しなければならないような荒天でもなく、漁場までの距離が遠くなるので、御蔵島付近に避難し、御蔵島周辺の潮の流れが速く、水深も深かったので漂泊した。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、御蔵島南東方沖を自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったことから、御蔵島東岸付近の浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、昼夜、漁労長及び機関長の2人が、交代で船橋当直に当たっており、漁労長は、当直中でも漂泊中に寝るなどし、睡眠時間を確保しようとしていることから、十分な睡眠時間が取れず、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船舶所有者は、船長を乗り組ませる必要があった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、御蔵島南東方沖を自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったため、御蔵島東岸付近の浅所に向けて航行し、同浅所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><b>参考</b></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"> <li>・十分な睡眠がとれるような当直体制を組むこと。</li> <li>・航海当直中は、時々、椅子から離れたり、外気に当たったりして居眠りの防止を図ること。</li> </ul>