

船舶事故調査報告書

平成25年10月17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24年12月28日 22時00分ごろ
発生場所	東京都八丈町中ノ郷漁港南東方の岩場 八丈町所在の八丈島灯台から真方位230° 2.2海里付近 (概位 北緯33° 03.3′ 東経139° 49.3′)
事故調査の経過	平成25年1月4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 第十一 ^{しょうふく} 正福丸、69.51トン SO2-3525（漁船登録番号）、有限会社宮崎水産 27.00m (Lr) × 5.55m × 2.39m、FRP ディーゼル機関、536kW、昭和55年10月2日
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年12月21日 免状交付年月日 平成21年12月21日 免状有効期間満了日 平成26年12月20日 機関長 男性 46歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和62年1月30日 免状交付年月日 平成24年8月31日 免状有効期間満了日 平成29年10月22日
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか8人が乗り組み、八丈島南方の漁場できんめだい漁の操業終了後、八丈島南西方に移動して平成24年12月28日17時00分ごろ漂泊を開始し、漁労長を兼ねている機関長が一人で船橋当直に就き、他の乗組員は居室で睡眠をとった。機関長は、海が穏やかであり、北寄りの風及び北流の潮流があったが、後に風が南寄りに変わることを予測しており、潮流が変化したとしても、八丈島まではかなり距離があるので、座礁することはないと思って船橋で仮眠をとっていたところ、22時00分ごろ、本船が、中ノ郷漁

	<p>港南東方の岩場に乗り揚げた。</p> <p>機関長は、乗揚の衝撃で目を覚まし、主機を始動させ、すぐに後進をかけて離礁した。</p> <p>機関長は、本船を離礁させた後に目視で船体の外観を点検したところ、異常を認めなかったため、本船を漁場に向けて航行させた。</p> <p>船長は、本事故当時、睡眠中であり、本船が後進をかけていることに気付いたが、船橋に行かず、23時45分ごろに目を覚まし、機関長と船橋当直を交代し、本船が座礁したが、船体に異常は認められない旨の引継ぎを受けた後、漁場に向けて本船を航行させた。</p> <p>本船は、予定どおり、29日03時00分ごろ投縄を始め、05時00分ごろ終了したが、その直後、主機が停止し、続いて発電機も停止した。</p> <p>機関長は、機関室を点検したところ、燃料に海水が混じっていることを発見した。</p> <p>船長は、本船が航行不可能と判断し、海上保安庁に救助の要請を行い、来援した海上保安庁の巡視船が、乗組員全員を救助した。</p> <p>本船は、後日、サルベージ船によって静岡県下田市下田港にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 6</p> <p>海象：波高 約2.0m、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関長は、22時00分ごろに目が覚めるように目覚まし時計を設定していたが、本船は、それが鳴る前に乗り揚げた。</p> <p>船長及び機関長は、乗組員の疲労を回復させるため、操業終了後に漂泊するとき、機関長が船橋当直を行うことに決めていた。</p> <p>機関長は、ふだんから操業後の漂泊時に仮眠をとっており、時々、目を覚まして周囲の状況を確認するようにしていたが、本事故当日は途中で目を覚まさないままだった。</p> <p>機関長は、本事故当時、探知した映像が、一定の距離に接近したときに警報を発するよう、レーダーのガードリング機能を設定していなかった。</p> <p>本船は、10日間の操業を予定しており、本事故当時は4日目の操業を終えたところであった。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、八丈島南西方沖で漂泊中、単独で船橋当直中の機関長が、風及び潮流が変わっても、八丈島までは距離があるので、座礁することはないと思い、仮眠をしたことから、風潮流に圧流されて中ノ郷漁港南東方の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、八丈島南西方沖で漂泊中、単独で船橋当直中の機関長が仮眠をしたため、風潮流に圧流されて中ノ郷漁港南東方の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"> ・ 漂泊する場合は、レーダーのガードリング機能を活用すること。 ・ 夜間においても漂泊する場合は、風潮流による圧流に注意し、船橋当直者を配置して継続的に船位を確認すること。