

船舶事故調査報告書

平成25年5月23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26日 05時10分ごろ
発生場所	三重県南伊勢町志戸ノ鼻付近 南伊勢町所在の見江島灯台から真方位068°4,000m付近 (概位 北緯34°15.4' 東経136°35.7')
事故調査の経過	平成24年12月26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 第三十七開洋丸、19トン ME2-5600、開洋漁業有限会社 18.79m (Lr) × 4.74m × 2.06m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成3年6月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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5年1月29日 免許証交付日 平成24年9月26日 (平成30年1月28日まで有効) 機関長 男性 36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21年5月14日 免許証交付日 平成21年5月14日 (平成26年5月13日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底キール全域に擦過傷及びFRP剝離、左舷船底外板一部亀裂、左舷ビルジキール一部欠損
事故の経過	本船は、船長及び機関長が乗り組み、南伊勢町沖40海里（M）付近でまき網漁の操業を終え、平成24年12月26日01時20分ごろ南伊勢町鬻浦漁港に向けて帰航を開始した。 機関長は、船長から船橋当直の引継ぎを受け、針路を見江島の東岸沖に向ける真方位約046°に定め、約9.8ノットの速力で自動操舵により航行した。 機関長は、操舵室前部右舷側の椅子に腰を掛けて見張りをを行い、見

	<p>江島の南西方沖 2.5 M 付近でレーダーのレンジを 6 M から 4 M に切り換えた後、見張りを続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>機関長は、05 時 10 分ごろ衝撃で目を覚まし、志戸ノ鼻付近の浅所に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、操舵室後部で仮眠をとっていたところ、衝撃で乗り揚げたことに気付き、機関長に機関室の損傷状況を確認させるとともに、会社に連絡を入れ、会社が海上保安庁に連絡をした。</p> <p>船長及び機関長は、僚船に救助された。</p> <p>本船は、僚船で離礁を試みたが、離礁できなかった。</p> <p>本船は、会社が手配したクレーン台船により吊り揚げられた後、三重県志摩市所在の造船所まで運ばれた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約 0.5 m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約 1.44 cm</p>
その他の事項	<p>本船は、中型まき網漁業付属船（運搬船）であり、毎日 17 時ごろ出港し、魚を探索しながら漁場に向かい、夜間操業を行い、翌日に帰港するという運航形態を採っており、帰港時刻は、漁場、漁獲量等により変わるので決まっておらず、金曜日が休漁日となっていたが、本事故発生時は、年末であったことから、翌 27 日から休漁であった。</p> <p>機関長は、25 日、出港までの間に自宅で 3～4 時間ほど睡眠をとっており、漁場に到着する 21 時ごろまで、船長が操船していたので、4 時間ほど休息をとっていた。</p> <p>機関長は、レーダーのレンジを切り換えた際、周囲に他船を認めなかった。</p> <p>贄浦漁港は、機関長が、レーダーのレンジを切り換えた地点から約 40 分の距離にあった。</p> <p>機関長は、レーダーのレンジを切り換えた後、周囲に他船を認めず、帰港地に近づいており、翌日から休みになり、気が緩んでいると感じたので、本事故後、気が緩んで居眠りに陥ったものと思った。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、見江島南西方沖を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥ったことから、志戸ノ鼻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>機関長は、レーダーのレンジを切り換えた際、周囲に他船を認めず、帰港地に近づいており、翌日から休みになることから、気が緩んで居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、見江島南西方沖を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥ったため、志戸ノ鼻付近の浅</p>

	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。
参考	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。 ・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。