

# 船舶事故調査報告書

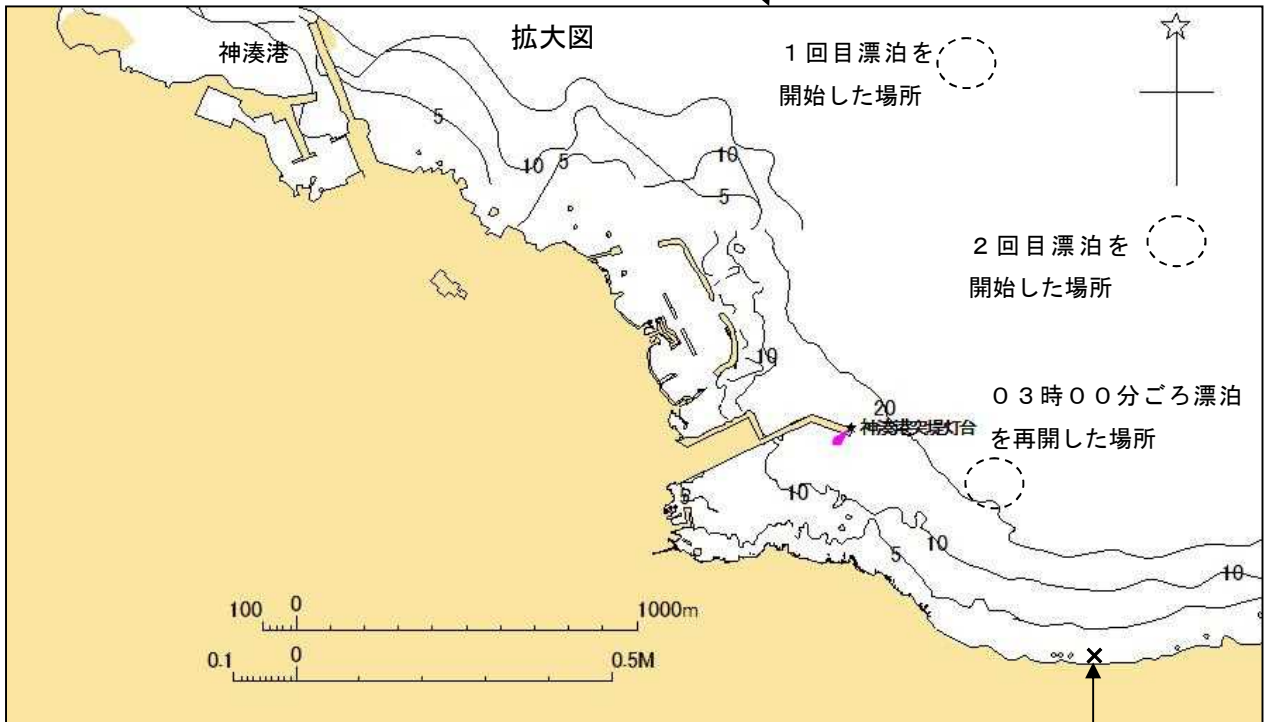
平成27年9月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年4月21日 03時30分ごろ
発生場所	東京都八丈町神湊港南東方沖 神湊港突堤灯台から真方位133° 1,000m付近 （概位 北緯33° 07.04′ 東経139° 49.83′）
事故調査の経過	平成27年4月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第三鏡進丸 <sup>きやうしん</sup> 、69トン 127323、宇都宮水産株式会社 29.40m×4.88m×2.10m、FRP ディーゼル機関、566kW、昭和60年7月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年9月26日 免状交付年月日 平成24年9月26日 免状有効期間満了日 平成29年9月25日 漁労長 男性 51歳
死傷者等	なし
損傷	船底キールに擦過傷、プロペラ翼に曲損及び割損
事故の経過	本船は、船長及び漁労長ほか6人が乗り組み、八丈島北西方沖できんめだい漁の操業を行った後、天候の悪化が予想されたため、神湊港東方沖に移動して漂泊を開始した。 本船は、船長及び漁労長が交替で船橋当直につき、南寄りの風により北北東方へ流されると漂泊開始場所に戻る操船を繰り返しながら漂泊を続けていたが、平成27年4月21日03時00分ごろ、船長から船橋当直を交替した漁労長が、漂泊開始場所に戻る際、朝食の支度のときに揺れが少なくなるようにしようと思い、それまでの漂泊場所よりも南方の陸岸に近いところで船首を北方に向け、主機を中立運転状態として漂泊を再開した。 本船は、漁労長が、単独で船橋当直中、GPSプロッターで等深線

	<p>約20mを確認し、眠気を感じていなかったが、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥り、03時30分ごろ、神湊港南東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>漁労長は、乗揚の衝撃で目を覚まし、主機を後進にかけて離礁しようとしたものの、離礁できず、付近の漁業協同組合に救助の要請を行い、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、船内への浸水及び船外へ燃料漏れがないことを確認した。</p> <p>本船は、満潮時を待って、漁船に引き出され、自力で神湊港に入港してダイバーによる船底の確認が行われてプロペラに曲損を生じていることが判明し、翌22日、僚船によって静岡県下田市下田港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 プロペラ翼の損傷状況、写真2 船底キールに擦過傷 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南西、風速 約6.8m/s、視程 2～3海里 (M)</p> <p>海象：うねり 波高約2m、潮汐 上げ潮中央期、潮高 約97cm (神湊)</p> <p>八丈町では、4月20日11時30分に発表された強風、波浪及び濃霧注意報が、本事故時も継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.1mであった。</p> <p>本船は、乗組員を休息させるため、夜間に漂泊するときは、船長及び漁労長が船橋当直についていた。</p> <p>船長は、漁労長に交替した後、操舵室船尾側の寝台で寝ていて、乗揚の衝撃で目覚めた。</p> <p>漁労長は、4月20日02時ごろ～11時ごろまで操業を行った後、神湊港東方沖まで本船を移動させ、18時ごろから夜間の船橋当直が始まるまで休息をせず、その後、船長と船橋当直を交替しながら、約1時間半の睡眠を約2～3回とっていた。</p> <p>漁労長は、神湊港東方沖で漂泊中、北北東へ2回流されていたことから、本事故時も同様に八丈島から離れる方向の北北東へ流されるものと予測し、安心して気が緩んだのではないかと思った。</p> <p>漁労長は、本事故時、背もたれのない椅子に腰を掛け、右肘を右舷ドアの窓枠に掛けて寄り掛かっていた。</p> <p>漁労長は、本事故時、レーダー2台及びGPSプロッターを使用していた。</p> <p>漁労長は、本事故時、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>船長は、平成26年9月から本船に乗船し、船長職をとっていた。</p> <p>漁労長は、平成24年2月から本船に乗船していたが、甲板部航海当直部員の認証を受けていなかった。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、強風、波浪注意報が発表されている状況下、神湊港東南東方沖で漂流中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったことから、陸岸に向けて圧流されていることに気付かずに漂流を続け、神湊港南東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>漁労長は、漂流中に北北東へ2回圧流されており、本事故時も同様に八丈島から離れる方向の北北東へ流されると予想し、気が緩み、また、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>漁労長は、20日02時から睡眠をとらずに夜間の船橋当直についていたこと及び船長と交替して1時間半の睡眠を約2～3回とっていた状態で夜間の船橋当直を行っていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船の船舶所有会社は、漁労長が甲板部航海当直部員の認証を受けていなかったことから、漁労長に単独の船橋当直を行わせてはならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、強風、波浪注意報が発表されている状況下、神湊港東南東方沖で漂流中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったため、陸岸に向けて圧流されていることに気付かずに漂流を続け、神湊港南東方の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>・眠気を催した場合は、船橋当直の交替を行い、睡眠をとること。</li> <li>・漂流する際には、船位を確認し、風潮流による圧流の影響に注意すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



事故発生場所  
(平成27年4月21日  
03時30分ごろ発生)



写真1 プロペラ翼の損傷状況



写真2 船底キールに擦過傷