

## 船舶事故調査報告書

平成27年7月23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1月14日 03時00分ごろ
発生場所	岩手県宮古市閉伊 <sup>い</sup> 崎南方 閉伊崎灯台から真方位168° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯39° 36.65′ 東経142° 02.26′）
事故調査の経過	平成27年1月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第二十五 <sup>しょうらん</sup> 勝運丸、75トン 128235、金勘漁業株式会社 27.00m（Lr）×6.50m×2.75m、鋼 ディーゼル機関、698kW、昭和62年6月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年8月20日 免状交付年月日 平成24年8月20日 免状有効期間満了日 平成29年8月19日 甲板員A 男性 49歳 海技免状 なし（甲板部航海当直部員の資格認定受有）
死傷者等	なし
損傷	左舷側の球状船首部及び左舷中央部の外板に亀裂等
事故の経過	本船は、船長、漁労長及び甲板員Aほか6人が乗り組み、船首約1.0m、船尾約4.0mの喫水により、平成27年1月14日02時00分ごろ宮古港を出航し、約10ノットの対地速力で閉伊崎北東方沖の漁場に向かった。 漁労長は、出航時から単独で手動操舵により操船を行っていたが、02時20分ごろ、宮古湾の湾口付近において、甲板員Aと航海当直を交替した。 甲板員Aは、ジャイロコンパスが静定するまでにもう少し時間が掛かる状況であったが、いつものようにジャイロコンパスが静定するまで定期的に自動操舵装置の針路設定つまみを調整しながら航行するこ

	<p>ととし、手動操舵から自動操舵に切り替え、約030°の磁針方位に船首を向けた。</p> <p>甲板員Aは、操舵室の左舷側に設置された木箱状の椅子に座って航海当直を続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、03時00分ごろ、閉伊埼南方の平磯と呼称する岩礁に乗り揚げた。</p> <p>漁労長は、操舵室の右舷側にある寝台で仮眠していたが、衝撃で目が覚めて周囲を確認したところ、乗り揚げていることに気付き、機関を後進にかけて本船を離礁させた。</p> <p>船長は、船室で仮眠していたが、衝撃で目が覚めて他の乗組員を起こした後、昇橋して操舵室にいた2人に救命胴衣を手渡し、携帯電話で船舶所有者に本事故の発生を報告した。</p> <p>本船は、自力航行が可能であったが、船内への浸水を確認するとともに油の臭いがしたので、船舶所有者に再度報告したところ、海上保安庁から入港せずに待機するよう指示があり、閉伊埼東方沖に移動して漂泊した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配した潜水士により損傷状況を調査したところ、左舷船底外板の破口及び2番左舷側燃料タンクから燃料油（A重油）の流出が確認されたので、同タンクから燃料油を抜き取り、他の燃料タンク等からの流出油がないことを確認し、15日13時45分ごろ、宮古港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2～3、視界 良好</p> <p>海象：波向 北、波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだんから帰港時に主機及び発電機を停止しており、14日01時30分ごろ、出航に備えて主機及び発電機を始動させた。</p> <p>本船の乗組員は、ジャイロコンパスが電源を入れてから静定するまでに約90分掛かることを知っており、ふだんから自動操舵で航行する際は、同コンパスが静定するまでの間、約15分間隔で予定針路となるように自動操舵装置の針路設定つまみを手動で調整していた。</p> <p>漁労長は、ふだんから航海当直者に対し、何かあれば、報告するよう指示していた。</p> <p>本船には、レーダーが2台装備されており、本事故当時、3Mレンジとした1台を相対方位指示方式で作動させていたが、接近警報（他船が接近した際の警報）を使用しておらず、他方のレーダーは、作動させていなかった。</p> <p>甲板員Aは、眠気を感じていたものの、航海当直中に居眠りするほどではないと思っていた。</p> <p>操舵室は、本事故当時、窓が全て閉められており、暖房が入っていた。</p>

	本船は、居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）がなかった。
<b>分析</b> 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	あり あり なし 本船は、宮古湾の湾口付近を漁場に向けて自動操舵により北北東進中、ジャイロコンパスが静定していない状況下、航海当直中の甲板員Aが居眠りに陥ったことから、自動操舵装置の針路設定つまみの調整が行われず、閉伊崎南方の岩礁に向けて右旋回を続け、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。 甲板員Aは、02時20分ごろから航海当直につき、眠気を感じていたものの、居眠りするほどではないと思ひ、窓を全て閉めて暖房を入れ、椅子に腰を掛けた姿勢で航海当直を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、宮古湾の湾口付近を漁場に向けて自動操舵により北北東進中、ジャイロコンパスが静定していない状況下、航海当直中の甲板員Aが居眠りに陥ったため、自動操舵装置の針路設定つまみの調整が行われず、閉伊崎南方の岩礁に向けて右旋回を続け、同岩礁に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	船舶所有者は、本事故後、航海当直者を2人体制とするよう措置した。 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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・航海当直中に眠気を感じた際は、椅子から離れて外気に当たったり、声を出したり、身体を動かしたりするなどして、眠気を払拭すること。</li> <li>・居眠り防止の措置を行っても眠気を払拭することができない場合は、船長及び漁労長に連絡して航海当直を交替してもらうこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

