

## 船舶事故調査報告書

平成28年3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5月16日 01時00分ごろ
発生場所	鹿児島県三島村硫黄島西岸沖 薩摩硫黄島灯台から真方位257° 0.7海里（M）付近 （概位 北緯30° 46.9′ 東経130° 15.7′）
事故の概要	漁船第二十八勝栄丸は、北北東進中、浅瀬に乗り揚げた。 第二十八勝栄丸は、船首部船底外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<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 第二十八勝栄丸、19トン KO2-7062（漁船登録番号）、株式会社勝栄丸 24.5m×4.9m×2.2m、FRP ディーゼル機関、759kW、平成25年7月 第281-42661号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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 昭和62年9月17日 免許証交付日 平成23年10月11日 （平成29年9月16日まで有効） 漁労長 男性 57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 昭和57年2月5日 免許証交付日 平成22年9月21日 （平成28年4月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約90cm（硫黄島） 第十管区海上保安本部は、平成27年5月15日、黒潮にかかる海流情報として、硫黄島の南西方海域においては、2.0～2.9ノット（kn）の北東流及び東北東流が、同島東南東海域においては、1.0

	<p>～2.9knの東流及び東南東流が、それぞれ生じている内容の海洋速報を発表した。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び漁労長ほか7人（日本国籍3人、インドネシア共和国国籍4人）が乗り組み、鹿児島県十島村臥蛇島西方沖でのかつお一本釣り操業を終え、平成27年5月15日19時ごろ漁場を離れ、自動操舵により、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に向けて約9～10knの対地速力で北北東進していた。</p> <p>漁労長は、23時00分ごろ、鹿児島県屋久島町口永良部島西方沖で単独の船橋当直についた際、目覚めた直後で眠気を感じていたので、前路の安全を確認した上で操舵室を離れて機関室に入り、残燃料の確認作業等を約10分間行った後、操舵室に戻り、自動操舵のつまみを操作して硫黄島の西方沖に針路を設定した。</p> <p>漁労長は、依然、若干の眠気を感じていたが、これまで船橋当直中に居眠りをしたことがなかったので、眠ることはないと思い、操舵室の床に座って操舵室後部にある下段寝台の縁に寄り掛かる姿勢をとっていたところ、16日00時00分を過ぎて航海日誌を記入した後、居眠りに陥った。</p> <p>漁労長は、本船が停止する感覚によって目覚め、居眠りをしていたことに気付いたが、衝撃を感じていなかったため、定置網に乗り入れたかと思って周囲を見たところ、周囲に切り立つ大きな岩を認めて乗り揚げたことを知り、操舵室後部の上段寝台で寝ていた船長を起こした。</p> <p>船長は、船位が鹿児島県三島村硫黄島西岸の黒島埼付近にあること、及び現在時刻が16日01時00分ごろであることを記録するとともに、漁労長に船体損傷の有無を確認させた。</p> <p>船長は、本船に浸水等がないことを確認した後、前後進を繰り返していたところ、本船が離礁し、舵効き等に問題がなかったので、自力航行が可能と判断して続航することとし、07時20分ごろ鹿児島港に入港した。</p> <p>本船は、鹿児島港において、潜水調査が行われ、船底に損傷が確認されたので、愛媛県宇和島市の造船所まで回航して上架された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.4m、船尾約2.4mであった。</p> <p>本船は、鹿児島港を基地として鹿児島県吐噶喇群島周辺海域の漁場で操業を行っていたところ、平成27年4月12日以降、本事故発生当日までの間で休漁したのは2日間であり、漁労長は疲労の蓄積を感じていた。</p> <p>本船の航海時における船橋当直体制は、漁労長ほか2人が単独、その他の乗組員は2人1組として2時間ごとに交替するものであり、漁労長は、同当直のほか、漁場選定時及び操業中の船橋当直を担い、本</p>

	<p>事故発生以前の3日間、次のとおり船橋当直についていた。</p> <p>(5月13日) 正午前に鹿児島港を出港した後、21時ごろから約2時間の航海。</p> <p>(5月14日) 03時ごろから約5時間の漁場選定を含む操業、14時ごろから約5時間の操業、20時ごろから約1時間の航海。</p> <p>(5月15日) 03時ごろから約15時間の漁場選定を含む操業、23時ごろから約2時間の航海。</p> <p>漁労長は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じた際は、機関室の点検に入って点検作業等を行い、それでも眠気を払拭できないときは、操舵室の屋根の上に設けられた操舵スペースで外気に当たりながら操船を行っていたが、本事故当時、それほど強い眠気とは感じていなかった。そのため、機関室の点検を行った後は操舵室を出なかった。</p> <p>漁労長は、操舵室の床に座れば周囲が見えないので、3Mレンジと8Mレンジに設定したレーダー2台、及び30～50Mレンジに設定したGPSプロッターにより、周囲の状況を確認していた。</p> <p>漁労長は、過去の本事故発生海域における航行及び操業経験により、吐噶喇群島から硫黄島間の海域においては季節的に東向きの海流が生じることを知っていた。</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、硫黄島南南西方沖を北北東進中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったことから、硫黄島に向かう態勢で航行し、同島黒島崎沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>漁労長は、連続操業によって疲労が蓄積していた上、操舵室で座った体勢をとり続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、硫黄島の西方を通過する予定であったが、黒潮によって東方に圧流されたことから、同島に向かう態勢となって航行したのと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、硫黄島南南西方沖を北北東進中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったため、硫黄島に向かう態勢で航行し、同島黒島崎沖の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>本船では、本事故後、船橋当直体制を2人1組の2時間交替とした。</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>・船橋当直中に眠気を感じた際は、立って体を動かすなどして眠気</li> </ul>

	<p>の払拭に努め、払拭できないときは、船長を起こすこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・複数人での当直体制を組める人員が乗り組んでいる場合、単独当直を避けることが望ましい。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図

