

船舶事故調査報告書

令和7年11月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年4月27日 02時30分頃
発生場所	三重県尾鷲市三木埼南西方沖 三木埼灯台から真方位219° 950m付近 (概位 北緯33° 58.0′ 東経136° 15.8′)
事故の概要	漁船精漁丸は、北東進中、岩礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年6月12日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 精漁丸、44トン 134437、有限会社ヤマサ水産 AC2-5214（漁船登録番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 甲板員A、一級小型
負傷者	なし
損傷	中央部船底に擦過傷、プロペラ翼等に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約125cm（尾鷲）
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか5人が乗り組み、和歌山県串本町檜野埼南東方沖で底引き網の操業を終え、法定灯火を表示し、次の漁場である三重県尾鷲湾南東方沖に向かった。</p> <p>本船の航行時は注意を要する気象・海象条件ではなく、また、船長は支障となる他船の存在を認めなかった。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約6ノットの対地速力で自動操舵により本船を北東進させた。その後、本船の北東進中に甲板員Aと船橋当直を交替し、操舵室船尾側に設けられた寝台で仮眠をとることとした。</p> <p>これまで居眠りしたことがなかった単独当直中の甲板員Aは、操舵室船首側の背もたれ付きの操縦席に腰を掛けて操船を続けた。</p> <p>甲板員Aは、自動操舵のまま、反航船を避ける目的で針路設定のつまみを左に回し、避航後に同つまみを元の針路に戻した。その後、航行に支障となる他船の存在を認めず、本船が三重県熊野市新鹿湾付近の沖を航行していたところ、いつしか居眠りを始めた。</p> <p>本船は、予定針路よりも左の針路で航行し、三木埼南西方沖の岩礁（以下「本件岩礁」という。）に乗り揚げた。</p> <p>衝撃で目を覚ました船長は、前のめりの体勢で操縦席に腰を掛けて</p>

	<p>いた甲板員 A と操船を交替し、手動操舵に切り替えて、主機を停止させた後、本船の浸水の有無を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、本船を自力で離礁させたが、船体水面下の状態を確認できなかったので航行不能と判断し、僚船に救助を要請した。</p> <p>本船は、救助要請を受けた僚船に愛知県蒲郡市形原漁港までえい航された。</p> <p>甲板員 A は、新鹿湾付近の沖を航行していたところまでは覚えていたが、それ以降のことは覚えていなかった。</p> <p>甲板員 A は、本事故当時、疲労や眠気を感じていなかったため、飲料水を飲んだり、立ち上がって体を動かしたりするなど、居眠り防止措置を採っていなかった。</p> <p>甲板員 A は、針路設定のつまみを左へ回して他船を避けた後、眠気のために同つまみを十分元の針路に戻さなかったのかもしれないと思った。</p> <p>甲板員 A は、本事故前日までの約 3 日間、04 時～17 時頃操業を行い、次の漁場までの移動及び操業開始までの漂泊の時間に約 5～7 時間の睡眠をとる生活を繰り返していた。</p> <p>本船には、人の動きを 4 分間検知しないと警報が作動するように設定された船橋航海当直警報装置が設置されていたが、作動しなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約 1.0 m、船尾約 2.8 m であった。</p>
分析	<p>本船は、自動操舵により北東進中、甲板員 A が、針路設定のつまみを左へ回して他船を避けた後、眠気のために同つまみを十分元の針路に戻さないまま居眠りしたこと、間違った設定針路になっていることに気付かず、本件岩礁に乗り揚げた可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員 A は、眠気を感じていなかったものの、次のことから眠くなって、居眠りした可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 連日の操業による疲労の蓄積があった。 (2) 単独で当直に当たり、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けていた。 (3) 航行時に注意を要する気象・海象条件ではなく、また、支障となる他船の存在を認めておらず安心していた。 <p>本船は船橋航海当直警報装置の警報設定時間が 4 分になっており、その間に、甲板員 A の体の揺れが検知されたことから、同装置が作動しなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、自動操舵により北東進中、甲板員 A が、針路設定のつまみを左へ回して他船を避けた後、眠気のために同つまみを十分元の針路に戻さないまま居眠りしたため、間違った設定針路になっていることに気付かず、本件岩礁に乗り揚げた可能性があると考えられる。</p>

	考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 船橋当直者は、疲労の蓄積を感じた場合、船長に報告して他の乗組員と船橋当直の交替を依頼すること。 ・ 船橋当直者は、航行中、同じ姿勢で操船を続けることなく、体を時々動かしたり、外気に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶の船長は、人の動きを検知する設定時間を可能な限り短く設定すること。