

## 船舶事故調査報告書

平成24年1月26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 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年8月6日 00時54分ごろ
発生場所	東京都三宅村三宅島西岸 三宅村所在の伊豆岬灯台から真方位192° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 05.6′ 東経139° 29.1′）
事故調査の経過	平成23年8月8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 <sup>かいこう</sup> 海幸丸、8.5トン WK2-5071（漁船登録番号）、個人所有 13.60m（Lr）×3.64m×1.46m、FRP ディーゼル機関、504kW（漁船法馬力数）、平成7年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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58年7月12日 免許証交付日 平成23年7月26日 （平成28年10月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、まぐろ漁のために静岡県焼津市焼津港を出港し、東京都御蔵島村御蔵島東方沖の漁場に向け、レーダー及びGPSを使用し、自動操舵装置を航法対応（風潮流の影響があっても自動的に針路を調整して目的地に向けて航行する。）として三宅島西方沖を約8ノット（kn）の速力で南東進中、船長が船橋前部の居住区で休息をとっていたところ、平成23年8月6日00時54分ごろ三宅島西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自動操舵装置に最終目的地として御蔵島東方沖11M付近の漁場を入力し、1番目の通過点として神津島と式根島の間を、2番目の通過点として三宅島西岸の阿古漁港と大野原島（三本岳）の中間付近をそれぞれ入力していた。</p> <p>船長は、1番目の通過点を航過した後、自動操舵装置の操作盤で同点を消去する操作を行い、船橋前の居住区で休息をとっていた。</p> <p>船長は、居住区に外が見える窓はあったものの、見張りを行っていなかったため乗り揚げるまで三宅島に向首していることに気付かず、自動操舵装置が航法対応に設定された状態であり、本船が2番目の通過点に向かっ</p>

	<p>ているものと思っていた。</p> <p>船長は、乗揚げ後、離礁を試みたが、推進機等が損傷しており、船体が台風の余波によるうねり等を受けて岸に対して横倒し状態となったことから、離礁を諦めて陸上へ避難した。</p> <p>本事故により、本船には浸水及び油の流出が生じた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：うねり 約2m、2kn以上の北東流</p>								
その他の事項	<p>船長は、御蔵島東方沖周辺での操業経験が10年以上あり、約10年前から自動操舵装置を航法対応として使用していた。</p> <p>本船は、船体、機関及び航海計器の状態も良好であった。</p> <p>本船の自動操舵装置は、本事故発生の3～4年前に換装され、設定ダイヤルによる切替えにより、航法対応と自動対応（船首方位のみを保持して航行するものであり、風潮流の影響を受けた進路で進む。）が選択できるようになっていた。</p> <p>船長は、健康状態は良好であり、睡眠不足等もなく、飲酒もしていなかった。</p> <p>海上保安庁作成の沿岸域流況図によれば、本事故当時、三宅島周辺には黒潮による2.0kn以上の北東流があった。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、三宅島西方沖を自動操舵により南東進中、船長が、適切な見張りを行なっていなかったことから、三宅島西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、1番目の通過点を航過し、自動操舵装置で同点を消去した際、誤って航法対応から自動対応へ設定を切り替え、本船が黒潮によって圧流された可能性があると考えられるが、本事故発生時、自動操舵装置の設定が航法対応であったか自動対応であったかを明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、三宅島西方沖を自動操舵により南東進中、船長が、適切な見張りを行なっていなかったことから、三宅島西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、1番目の通過点を航過し、自動操舵装置で同点を消去した際、誤って航法対応から自動対応へ設定を切り替え、本船が黒潮によって圧流された可能性があると考えられるが、本事故発生時、自動操舵装置の設定が航法対応であったか自動対応であったかを明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、三宅島西方沖を自動操舵により南東進中、船長が、適切な見張りを行なっていなかったことから、三宅島西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、1番目の通過点を航過し、自動操舵装置で同点を消去した際、誤って航法対応から自動対応へ設定を切り替え、本船が黒潮によって圧流された可能性があると考えられるが、本事故発生時、自動操舵装置の設定が航法対応であったか自動対応であったかを明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、三宅島西方沖を自動操舵により南東進中、船長が、適切な見張りを行っていないため、三宅島西岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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>・船位の確認を適切に行うこと。</li> <li>・適切な見張りを行うこと。</li> </ul>								