

船舶事故調査報告書

平成24年8月2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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年2月21日 04時20分ごろ
発生場所	東京都八丈町八丈島中央部西岸 八丈町所在の八重根港防波堤灯台から真方位295° 0.85海里付近 (概位 北緯33° 06.2′ 東経139° 45.6′)
事故調査の経過	平成24年2月23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 勢 ^{せいじゆ} 寿丸、6.6トン TK2-1593（漁船登録番号）、個人所有 11.98m (Lr) × 3.66m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、435kW（動力漁船登録票による）、昭和59年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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10月6日 免許証交付日 平成20年7月4日 (平成25年10月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、八丈島中央部西岸の八重根漁港を出港して北方約30kmにある黒瀬漁場へ向けて八丈島中央部西岸沖を北西進した。 船長は、八丈島船 ^{ふなとがはな} 戸鼻付近に設置された八丈島空港進入路指示灯を目標として航行中、平成24年2月21日04時20分ごろ八重根漁港北西方約1.5kmの大湍浦の岩礁（以下「本件岩礁」という。）に乗り揚げた。 船長は、長年の経験から、八丈島空港進入路指示灯を目標とすればよいと考え、同灯を目視で確認し、GPSプロッターの電源を入れずに航行していた。 本船は、本事故後、クレーンで撤去された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 143cm 月齢等：月齢 28.3、月出 05時28分
その他の事項	本船は、レーダーが故障していた。 船長は、夜間はGPSプロッターを使用し、本事故発生海域を航行していたが、本事故前の電気関係の修理でGPSプロッター及び魚群探知機の電源を切っていた。これらの機器は、電源を入れればすぐ使用できる状態

	<p>にあった。</p> <p>八丈島は、本事故当時、黒潮本流の中にあり、北北東方向へ2ノット以上の流れがあった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、八丈島中央部西岸沖を北西進中、船長が、目視により八丈島空港進入路指示灯を目標に航行していたことから、風浪及び黒潮により陸側に圧流されていることに気付かず、本件岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が、GPSプロッターを使用して船位の確認を行っていれば、本事故の発生を回避でき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、八丈島中央部西岸沖を北西進中、船長が、目視により八丈島空港進入路指示灯を目標に航行していたため、風浪及び黒潮により陸側に圧流されていることに気付かず、本件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。</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"> ・夜間は、航海計器を使用して船位の確認を行うこと。 	