

船舶事故調査報告書

平成25年7月25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8月12日 06時12分ごろ
発生場所	東京都小笠原村弟島西岸蝙蝠岩 <small>こらもり</small> 付近 小笠原村所在の二見港丸山灯台から真方位344° 5.1海里（M）付近 （概位 北緯27° 09.7′ 東経142° 10.9′）
事故調査の経過	平成24年8月13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 <small>しおみ</small> 汐見丸、14トン WK2-3625（漁船登録番号）、個人所有 14.79m (Lr) × 3.79m × 1.55m、FRP ディーゼル機関、603.5kW、昭和58年11月18日
乗組員等に関する情報	操縦者 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63年1月26日 免許証交付日 平成16年1月14日 平成21年2月3日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	船体が二分し、主機関等が水没して全損
事故の経過	本船は、操縦者及び甲板員が乗り組み、平成24年8月12日00時00分ごろまぐろ延縄漁のために小笠原村父島の二見港を出港し、操縦者が、00時15分～00時30分ごろ、GPSプロッターの画面を見ながら、二見港から約5.3M沖の漁場を自動操舵装置の目的地として設定を行い、父島の西北西方沖を約8ノット（kn）の速力で西北西進中、操舵室内の椅子に腰を掛けて見張りをしていたところ、居眠りに陥った。 本船は、操縦者が居眠りに陥って航行を続け、06時12分ごろ設定した目的地から真方位約056° 5.3Mほど離れた弟島西岸の蝙蝠岩付近に乗り揚げた。 僚船Aは、弟島西岸沖を航行中、弟島西岸に向けて航行している本船を視認し、無線で呼び掛けたが応答がなく、また、汽笛を鳴らした

	<p>が気付かず、本船が蝙蝠岩付近に乗り揚げたことを確認したので、海上保安庁に通報した。</p> <p>操縦者は、船体の衝撃で目を覚まし、本船が乗り揚げたことに気づき、船体を調査したところ、機関室の船底から浸水を認めた。</p> <p>操縦者は、何度か離礁を試みたが離礁できず、甲板員と共に沖で待機していた僚船Aまで泳いで移乗した。</p> <p>本船は、後日、離礁作業を予定していたが、本事故発生の翌日に波によって半分に折れて陸に打ち揚げられ、主機関等は水没した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約58cm（二見港）</p>
その他の事項	<p>本船は、本事故発生時、漁場に01時10分ごろ到着する予定であった。</p> <p>本船は、ふだん、和歌山県勝浦町勝浦港から出漁すれば、たまに二見港に入港する程度であり、漁を終えれば、勝浦港まで戻り、水揚げをしていた。</p> <p>操縦者は、出漁中、気が張り詰めて熟睡できず、水揚げを終えた後、10時間以上睡眠をとることがあった。</p> <p>操縦者は、本事故の前日、5日間の漁を終え、昼ごろ二見港に入港した際、疲労が蓄積していると感じていたが、休息をとっていなかった。</p> <p>操縦者は、本事故の前日に祭りがあったので20時～22時の間に缶ビール2本を飲んでいた。</p> <p>甲板員は、操縦者が起こしに行くまで、船尾側の船員室で睡眠をとっており、乗り揚げたことに気付いていなかった。</p> <p>操縦者及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船の自動操舵装置は、設定の針路を保持するモードと設定した目的地への針路を補正して航行するモード（以下「ナビモード」という。）の選択ができ、本事故発生時、ナビモードを選択していた。</p> <p>操縦者は、ナビモードであれば、目的地へ到着後にナビモードの設定を解除しない限り、本船が目的地の周りを旋回することを知っていた。</p> <p>本船の自動操舵装置は、ナビモードを選択している場合、航法信号（GPS信号）が受信されなくなれば、アラームが鳴り、航法装置（GPS装置）が最後に受信した自船の位置と目的地の位置までを結んだ方位信号を受信し、その方位を保持して自動操舵する旨が、取扱説明書に記載されていたものの、操縦者は知らなかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、父島の西北西方沖を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直中の操縦者が居眠りに陥ったことから、弟島西岸に向けて航行し、蝙蝠岩付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>操縦者は、本事故の前日、5日間の漁を終え、昼ごろ二見港に入港した際、疲労が蓄積していると感じていたが、休息をとっておらず、睡眠不足の状態で飲酒をしたことから、船橋当直中に居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、約8knで航行し、目的地から真方位約056°5.3MIほど離れた弟島西岸に自動操舵装置の目的地設定をしてから約6時間掛けて到達したが、弟島西岸に向けて航行した状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、父島の西北西方沖を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直中の操縦者が居眠りに陥ったため、弟島西岸に向けて航行し、蝙蝠岩付近に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 出港を予定している場合、少量であっても飲酒をしないこと。 ・ 航海当直中は、時々、椅子から離れたり、外気に当たったりして居眠り防止を図ること。 ・ 疲労が蓄積していると感じた場合には、適度な休息をとること。 ・ 自動操舵装置は、航海を援助する装置と考えて過信しないこと。