

船舶事故調査報告書

平成27年9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24日 03時00分ごろ
発生場所	東京都新島村新島南方の早島 新島灯台から真方位153°0.7海里（M）付近 （概位 北緯34°19.49′ 東経139°16.58′）
事故調査の経過	平成27年6月1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 ^{かわぼた} 川端丸、16.88トン KN2-1211（漁船登録番号）、個人所有 14.35m（Lr）×3.49m×1.49m、FRP ディーゼル機関、394.23kW、昭和55年2月1日 第235-32479号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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51年9月10日 免許証交付日 平成22年12月3日 （平成28年8月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部に破口、右舷船首船底外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、平成27年5月24日01時00分ごろ、新島南南西方20M付近での操業を終えて帰途につき、神奈川県三浦市三崎港に向かった。 船長は、操舵室中央の床より1段上がった座敷に腰を掛けて単独で船橋当直に当たり、GPSプロッターの画面に漁場から東京都大島町大島付近までを表示（縮尺レンジ15M）させて新島東方沖に向かう針路を設定し、自動操舵により約8.5～9ノットの対地速力で北北東進した。 船長は、航行中、3Mレンジとしたレーダーの画面で左舷船首方約1.5Mに薄く映った映像を認めたが、海面反射によるものと思い、航行を続けていたところ、平成27年5月24日03時00分ごろ衝撃を感じ、本船が早島に乗り揚げたことを知った。

	<p>船長は、主機を後進にかけて離礁した後、船首部に浸水を認めたことから、船尾の魚倉に海水を張り、時折船首部に浸水した海水を排出しながら、無線で本事故があったことを僚船に連絡して伴走を依頼し、僚船2隻と共に三崎港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 約1.7m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約87cm(式根島)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約2.0mであった。</p> <p>海図W51(伊豆諸島)によれば、早島の高さは90mであり、同島の北北西方約0.6Mに新島灯台(単閃白光、毎8秒に1閃光、光達距離20M、高さ101m)がある。</p> <p>船長は、いつもは本事故時の漁場より東方で操業しており、漁場から帰航する際には、針路を北方に設定して航行していたので、本事故時、いつものコースラインに近づけるよう針路を北北東方に設定していた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの縮尺レンジを拡大して航行予定海域のコースラインを確認していなかったが、障害物はないものと思い、また、航行中にGPSプロッターの縮尺レンジを拡大するなどして船位の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの航跡を残すと画面が見にくくなるので、1航海ごとに航跡を消去していた。</p> <p>船長は、本事故時、新島灯台の灯光に気付かなかった。</p> <p>船長は、本事故時、レーダー画面の距離レンジを変えず、また、小さな船が映りづらくなると思い、レーダーの輝度や感度などの調整を行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、海面反射のように薄く映った映像が早島であると思った。</p> <p>本船の乗組員は、1人が船首楼甲板下の物入れ室で、ほかの2人が機関室の後方の船室でそれぞれ休息していた。</p> <p>船長は、約60年の漁船経験があった。</p> <p>本船は、22日10時ごろ三崎港を出て、船長及び乗組員2人が交替で船橋当直につき、17時30分ごろ漁場に到着し、18時ごろ～23日04時ごろまで操業を行った後、18時ごろまで休息をとり、18時ごろ～24日01時ごろまで操業を行った。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	<p>本船は、新島南南西方沖を北北東進中、船長が、予定のコースライン上に障害物はないものと思い、見張りを適切に行っていなかったこ</p>

	<p>とから、早島に向けて航行していることに気付かず、同島に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーの画面で左舷船首方に薄く映った映像を認めましたが、操業を終えて帰航中であり、腰を掛けて単独で船橋当直についていたことから、覚醒水準が低下し、同映像が陸岸であることに気付か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、新島南南西方沖を北北東進中、船長が、予定のコースライン上に障害物はないものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、早島に向けて航行していることに気付かず、同島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"> ・レーダーを使用する場合、輝度や感度などを調整するとともに距離レンジを変更して、障害物との接近状況を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

