

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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	衝突（岩場）
発生日時	平成26年7月25日 13時40分ごろ
発生場所	東京都三宅村三宅島南岸の岩場 坪田港防波堤灯台から真方位252° 1.60海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.90′ 東経139° 31.00′）
事故調査の経過	平成26年7月29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 ^{こんびら} 金毘羅丸、12.0トン SO2-5092、個人所有 11.99m (Lr) × 3.83m × 1.34m、FRP ディーゼル機関、356.7kW、平成3年2月19日 第242—25595号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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62年8月24日 免許証交付日 平成23年9月26日 （平成29年8月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部圧壊及び脱落
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、きんめだい一本釣りをを行う目的で静岡県下田市下田港を出港し、東京都御蔵島村御蔵島東方沖約20Mの漁場で操業を行った後、平成26年7月25日09時30分ごろ、三宅島阿古港に向かうこととしてレーダー及びGPSを使用し、自動操舵装置を航法モード（風潮流があっても、自動的に針路を調整して目的地に向けて航行する。）として三宅島の南東方沖を北西進した。 船長は、自動操舵装置の最終目的地を三宅島の南西方沖約2M付近に設定していた。 船長は、航行を開始して約1時間後、右舷方から左舷方に南進する貨物船を認め、自動操舵を解除し、手動操舵として同船を避けた後、11時00分ごろ、再び自動操舵として阿古港に向け三宅島南方沖を対地速力約4ノット（kn）～約5knで航行した。

	<p>船長は、操舵室で漁具の準備を行う一方、1時間に1回程度周囲の見張りを行いながら航行を続けていたところ、13時40分ごろ、衝撃を感じ、船首が三宅島南岸の岩場に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、浸水状況を確認し、本船を後退させたところ、船首部が海中に落下したのを認めたが、各部を点検して自力航行可能と判断し、下田港への帰航を開始した。</p> <p>船長は、その後、浮遊していた本船の船首部分を発見した漁業協同組合関係者からの海上保安庁への通報により、下田港帰港後に事情聴取を受けた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穩、</p>
その他の事項	<p>本船の自動操舵装置は、設定ダイヤルの切替えにより、航法モード及び自動モード（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針路で進む。）が選択できるようになっており、船長が20年以上前から使用していた。</p> <p>本船は、漁場出発から本事故発生まで、船体、機関及び航海計器に異常はなかった。</p> <p>船長は、健康状態に問題はなく、睡眠も十分とれており、飲酒もしていなかった。</p> <p>船長は、本事故発生まで、自動操舵装置が航法モードに設定された状態であり、本船が最終目的地に向かって航行しているものと思っており、最終目的地の約10M手前で周囲を見渡したが何も見えなかった。</p> <p>船長は、本事故後、自動操舵装置の設定が、自動モードになっていたことを知った。</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> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 自動操舵装置 参照）</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、三宅島南方沖を自動操舵で北西進中、船長が、手動操舵として接近する他船を避けた後、自動操舵に戻す際、自動操舵装置を航法モードに設定したものだと思い込み、操舵室で漁具の準備を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、三宅島南岸に向けて航行していることに気付かず、同島南岸の岩場に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、避航操船を終えた直後で気が緩み、自動操舵装置を自動モードに設定して航法モードに設定したものだと思い込んだ可能性がある</p>

	<p>と考えられる。</p> <p>本船は、自動操舵装置が自動モードに設定されていたことから、黒潮の影響で本事故発生場所付近に圧流された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、三宅島南方沖を自動操舵で北西進中、船長が、手動操舵として接近する他船を避けた後、自動操舵に戻す際、自動操舵装置を航法モードに設定したものと思い込み、操舵室で漁具の準備を行い、見張りを適切に行っていなかったため、三宅島南岸に向けて航行していることに気付かず、同島南岸の岩場に衝突し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"> ・ 自動操舵装置の航法設定は確実にを行うこと。 ・ 自動操舵に設定している時も、常時適切な見張りをを行い、適宜、船位の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

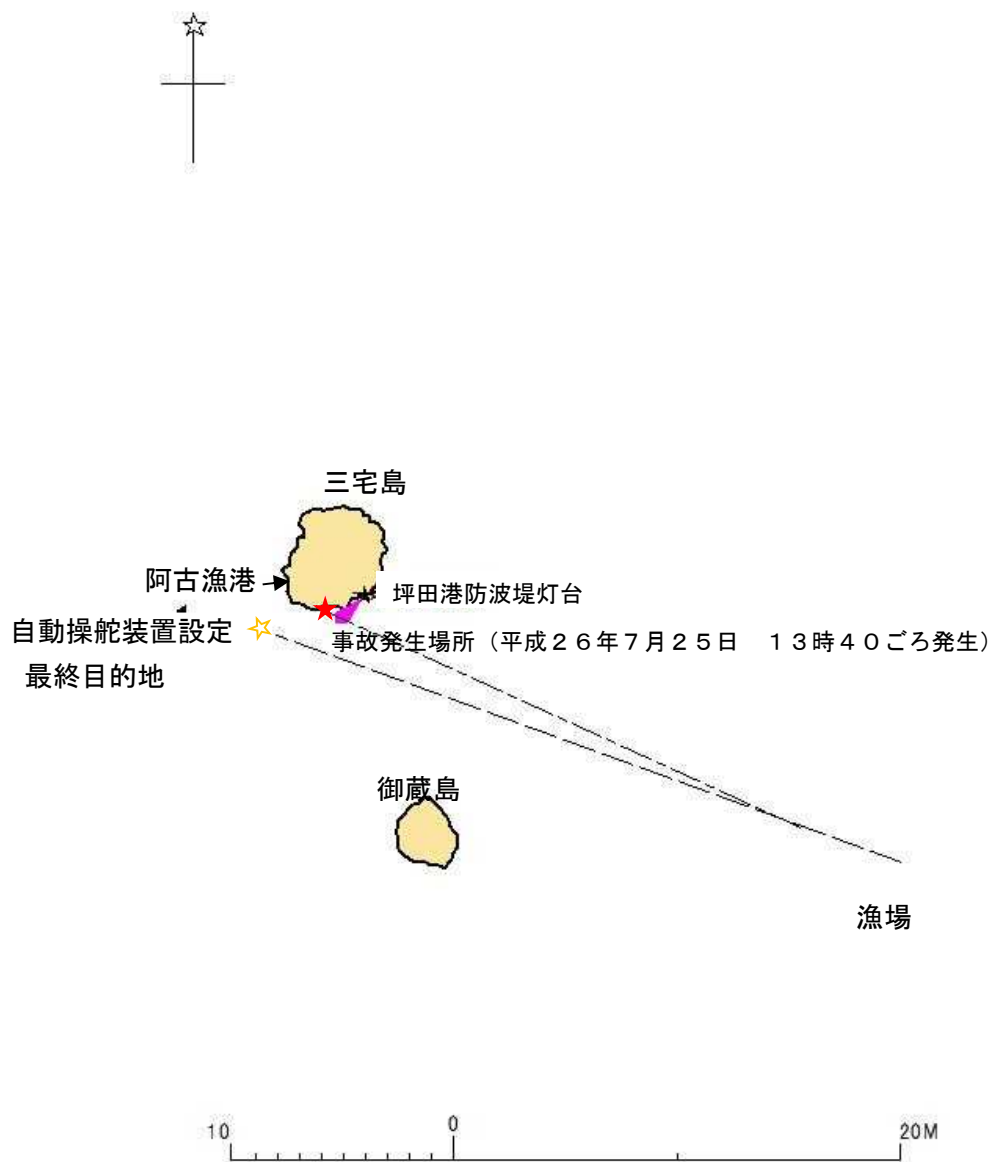


写真1 自動操舵装置

