

# 船舶事故調査報告書

平成30年3月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 乗揚  |
| 発生日時  | 平成28年11月10日 18時20分ごろ  |
| 発生場所  | 東京都三宅島西南西方沖<br>阿古港突堤灯台から真方位253° 4.8海里付近<br>(概位 北緯34° 02.0′ 東経139° 23.0′)  |
| 事故の概要   | 漁船第七十七豊進丸は、北進中、岩礁に乗り揚げた。<br>第七十七豊進丸は、船底外板に破口を生じ、沈没した。   |
| 事故調査の経過   | 平成28年11月11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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁船 第七十七豊進丸、436トン<br>132814、池田水産株式会社（A社）<br>56.70m×8.80m×3.84m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成3年1月   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 58歳<br>三級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和55年3月18日<br>免状交付年月日 平成25年12月20日<br>免状有効期間満了日 平成31年4月1日<br>通信長 男性 60歳<br>二級海技士（電子通信）<br>免許年月日 平成6年4月21日<br>免状交付年月日 平成25年12月13日<br>免状有効期間満了日 平成31年4月20日<br>(甲板部航海当直部員の資格認定あり) |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | 船底外板に破口（全損）   |
| 気象・海象   | 気象：天気 小雨、風向 北東、風速 約10m/s、視界 良好<br>海象：波高 約2～4m、潮汐 下げ潮の末期   |
| 事故の経過   | 本船は、船長及び通信長ほか6人が乗り組み、水揚げの目的で、平成28年10月30日15時30分ごろ神奈川県三浦市三崎港に向  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>け、インドネシア共和国バリ島ベノア港を出港した。</p> <p>通信長は、本船が三宅島西南西方沖を約11ノットの対地速力で北進中、11月10日18時00分ごろ前直者から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッター画面を見ていたところ、18時20分ごろ衝撃を感じ、大野原島から南西方に拡張した岩礁（以下「本件岩礁」という。）に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、自室で仮眠中に衝撃を感じて目が覚め、昇橋して本件岩礁に乗り揚げたことを知り、機関を後進にかけて離礁しようと試みたものの、離礁できず、船体が左舷側に傾き危険を感じたので、乗組員に救命胴衣を着用するよう指示した。</p> <p>漁労長は、事故の発生を船舶電話でA社へ連絡した。</p> <p>A社は、漁労長から事故発生の連絡を受け、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>乗組員全員は、来援した海上保安庁のヘリコプターにより救助された。</p> <p>本船は、11日に沈没した。</p> |
| <p>その他の事項</p>  | <p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約5.0mであった。</p> <p>通信長は、約40年の乗船経験があり、本船には平成21年ごろから乗船しており、本事故発生場所付近を航行した経験が約2～3回であった。</p> <p>通信長は、船橋当直について、航行予定針路を海図で確認しておらず、レーダー及びGPSプロッター画面に本件岩礁が映っていなかったため、船長がGPSプロッター画面に作成した航行予定針路線を航行すれば大丈夫だと思った。</p> <p>船長は、出港時にGPSプロッターに入力した航行予定針路線が正しい航行予定針路線から外れていることに気付いており、後で修正しようと思っていたが、失念していた。</p> <p>船長は、自分がレーダー画面を見たときは、本件岩礁がきれいに映っていた記憶があった。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、三宅島西南西方沖を北進中、船長が正しい航行予定針路線から外れた航行予定針路線の修正を失念し、GPSプロッター画面に本件岩礁の上に航行予定針路線を引いていたことから、船橋当直について通信長がGPSプロッター画面の航行予定針路線を航行し、本件岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、夜間、本船が、三宅島西南西方沖を北進中、船長が正し</p>  |

|           |  |
|-----------|--|
|           | <p>い航行予定針路線から外れた航行予定針路線の修正を失念し、GPSプロッター画面に本件岩礁の上に航行予定針路線を引いていたため、船橋当直についての通信長がGPSプロッター画面の航行予定針路線を航行し、本件岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>                       |
| <b>参考</b> | <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>・ 予定航路を作成する者は、海図等を参考にして、安全な予定針路を作成し、正確にGPSプロッター等に入力すること。</li></ul> |

付図1 事故発生経過概略図

