

船舶事故調査報告書

平成23年10月20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 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年8月2日 09時58分ごろ
発生場所	千葉県南房総市南無谷 ^{なむや} 埼西方沖 富浦港西防波堤灯台から真方位320° 1.7海里付近 (概位 北緯35° 03.7′ 東経139° 48.0′)
事故調査の経過	平成22年8月3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	調査研究船 やよい、19トン 232-34208東京、国立大学法人東京海洋大学 17.80m×4.28m×1.49m、軽合金 ディーゼル機関2基、992kW（合計）、平成13年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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 平成11年4月2日 免許証交付日 平成21年3月6日 (平成26年4月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ翼及びプロペラ軸ブラケット下部曲損、左舷プロペラ軸曲損、両舷減速機損傷、並びに船首船底部及び両舷舵に凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、大学の学生5人を同乗させ、同大学の学生5人が乗艇したピンネース（帆又は櫂 ^{かい} を推進力とする小型のボート）をえい航して千葉県南房総市富浦湾から出航し、船長が、明神埼北方沖の養殖施設を左舷に見て通過したとき、同埼西方沖の定置網を通過したものと思い、右転して富浦沖灯浮標の西方に向首し、速力を約11ノットに増速して北西進した。 本船は、平成22年8月2日09時58分ごろ、強い衝撃を受けて左舷側に約20°傾斜し、富浦漁港北西方のイガイ瀬に乗り揚げた。 船長は、すぐに主機を中立にし、本船に浸水及び油の流出がないことを確認したのち、携帯電話で海上保安庁に事故発生の通報を行った。 乗組員及び同乗者は、全員が救命胴衣を着用し、ピンネースは、えい航索を放して乗艇していた学生が投錨した。 本船は、10時50分ごろ自然離礁し、巡視艇により富浦漁港にえい航され、潜水土による船底調査が行われた。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天候 曇り、風向 南、風力 5、視程 28～30km（館山特別地域気象観測所） 海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮の初期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、イガイ瀬の存在を知っており、富浦湾から出航する際、西進して明神埼西方沖の定置網を通過したのち、富浦沖灯浮標西方約200mに向首する針路を計画していた。</p> <p>船長は、当日は南風が強く、西進してえい航を続ければ、ピンネースが左舷正横から風浪を受けるので危険だと思い、早く右転したいと考えていた。</p> <p>船長は、GPSプロッター画面に予定針路及び過去の航跡記録を表示していなかった。</p> <p>船長は、視界が良好であったのでレーダーを作動させておらず、電子海図画面を表示させていた左舷側助手席前のモニターは、えい航を開始したのち、ピンネースのえい航状況が確認できるよう、後方監視画面に切り替えていた。</p> <p>船長は、右転したのち、左舷船首方にいた遊漁船の動静に注意が向き、イガイ瀬付近の海面の色が変化していることに気が付かなかった。</p> <p>事故発生当時の本船の喫水は、船首が約0.8m、船尾が約1.6mであった。</p> <p>本船は、主機とプロペラが2機2軸の配置であった。</p> <p>本船がえい航していたピンネースは、平成9年3月31日に建造され、FRP製、長さ9.50m、幅2.88mであり、本事故発生当時のえい航索の長さは約50mであった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、ピンネースをえい航して富浦湾を西進中、船長が、明神埼北方沖の養殖施設を通過したとき、同埼西方沖の定置網を通過したと思い込んで右転して北西進したことから、富浦漁港北西方のイガイ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、ピンネースをえい航して富浦湾を西進中、船長が、明神埼北方沖の養殖施設を通過したとき、同埼西方沖の定置網を通過したのち、思い込んで右転して北西進したため、富浦漁港北西方のイガイ瀬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"> ・レーダー及びGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行い、予定変針場所に達していることを確かめる。 	