

船舶事故調査報告書

平成26年3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 根 本 美 奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成25年9月8日 07時09分ごろ
発生場所	浦賀水道航路（浦賀水道中央第1号灯浮標） （概位 北緯35°12.7′ 東経139°46.6′）
事故調査の経過	平成25年9月17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 第十七 <small>かねいち</small> 兼市丸、19トン CB2-85226（漁船登録番号）、個人所有 18.74m (Lr) × 4.27m × 1.67m、FRP ディーゼル機関2基、846kW（合計）、昭和63年11月16日 第290-60010号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年8月27日 免許証交付日 平成22年8月27日 （平成27年8月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に破口等 灯浮標 浮体部に擦過傷、支柱等に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、神奈川県横須賀市久里浜港を平成25年9月8日06時50分ごろ千葉県富津市萩生漁港へ向けて出港し、船長が、操舵室中央の操舵スタンドの前に立ち、単独で手動操舵によって操船を行い、浦賀水道航路第1号灯浮標を向針目標にして機関を回転数毎分（rpm）約1,200に定め、約7～8ノット（kn）の対地速力で東南東進した。 船長は、機関を約1,500rpmとして約10knへ増速し、浦賀水道航路へ航路の西側から入り、浦賀水道航路の出航船の船首を通過後、右舷船首方に北進する浦賀水道航路への入航船を認め、同船の船首を横切ろうと思い、同船の方位変化を監視することに意識を集中しながら航行を続けた。 本船は、07時09分ごろ、浦賀水道航路を東南東進中、船首部が

	<p>浦賀水道中央第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、船首付近で衝突音があり、船首が持ち上げられるような衝撃を感じ、船速がなくなったことから、遊漁船に衝突したものと思い、機関操縦レバーを中立とした後、状況を確認しようとして前部甲板へ行ったところ、本件灯浮標の上部が見えたので、本船が本件灯浮標に乗り揚げるようにして衝突したことを知った。</p> <p>船長は、本船及び本件灯浮標の損傷状況を目視で確認した後、携帯電話で船舶所有者へ本事故の発生を知らせ、本船の船首部に浸水していることを認めて早急に修理の必要があると思い、海上保安庁へ本事故発生の通知をしないで帰った。</p> <p>船長は、入港後、海上保安庁担当官から、事故発生の事実確認の電話連絡があった旨を船舶所有者から知らされた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、船首から順に前部甲板、魚倉、操舵室、機関室及び後部甲板で構成され、前部甲板上に船首マスト及びクレーンが設けられ、操舵室内に操舵スタンド、レーダー2基、GPSプロッター、マグネットコンパス、魚群探知機等が備えられていた。</p> <p>船長は、約3年前に船舶所有者の漁船の乗組員として雇用され、約2年前から船長職をとり、約1年前から購入直後の本船の船長を務めていた。</p> <p>本船は、魚倉区画に水を入れていなかった。</p> <p>本船は、航海計器、舵、主機関等に故障はなかった。</p> <p>船長は、本船が船首浮上によって船首方に死角（視界が制限される状態）が生じ、前方にいる船舶を視認しにくいので、ふだんは船首を振って船首死角を補う見張り及びレーダーによる見張りを行っていたが、本事故当時、北進中の浦賀水道航路への入航船の方位変化に意識を集中し、死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>本船の船首浮上の状況は、船長が操舵スタンドの前に立った状態で水平線が見えなかった。</p> <p>本船は、本件灯浮標をGPSプロッターに表示していた。</p> <p>船長は、本船の水揚げ先が、魚価に応じて船舶所有者によって決定され、久里浜港で水揚げをする機会も多く、浦賀水道航路を横切って本件灯浮標付近を何回も航行した経験があった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、横須賀港東方沖を手動操舵で東南東進中、船長が、北進す

	<p>る浦賀水道航路への入航船の方位変化に意識を集中していたことから、本件灯浮標に気付かず、本件灯浮標と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、横須賀港東方沖を手動操舵で東南東進中、船長が、北進する浦賀水道航路への入航船の方位変化に意識を集中していたため、本件灯浮標に気付かず、本件灯浮標と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>本船は、本事故後、前部魚倉区画に水を入れ、船首浮上を抑制して運航する措置を講じた。</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"> ・航路を横切る場合には、船首死角が生じないように減速を行い、周囲の見張りを容易に行うことができる状態とし、レーダーを活用するなどして物標を見落とさないこと。