

## 船舶事故調査報告書

平成27年4月30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26年5月3日 07時20分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市千代ヶ崎東方 海瀬島灯台から真方位349° 2,000m付近 （概位 北緯35° 13.77′ 東経139° 43.86′）
事故調査の経過	平成26年5月7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。
<b>事実情報</b> 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	交通船 ビアマレ七世 <sup>せい</sup> 、14トン 241-13179 神奈川、個人所有 12.78m (Lr) × 4.24m × 1.39m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、平成6年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 71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3月5日 免許証交付日 平成24年3月19日 （平成29年3月24日まで有効） 乗組員 女性 62歳
死傷者等	なし
損傷	左舷側ビルジキールに破損、シューピースに凹損、キールに擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、乗客11人を乗せ、横須賀港第7区の定係地を東京都新島村の新島に向け、平成26年5月3日07時00分ごろ、出発した。 船長は、フライングブリッジに腰を掛けて手動操舵により航行し、海瀬島北西方沖において、霧で視程が約10m以下となり、船首目標とする海瀬島が視認できない状態で南東進中、船首方から数回汽笛が聞こえたので、周囲に他の船舶がいると思い、主機を中立状態として漂泊し、他船が接近したら、避航できるように目視で見張りを行っていた。 船長は、漂泊中、いつも左舷に見える久里浜大塚根灯浮標を右舷方に認めたので、陸に接近していると思っていたところ、操舵室でGPSプロッターを見ていた乗組員から北へ向かっている旨を聞き、フラ

	<p>イングブリッジから操舵室に降りてGPSプロッターで航跡を確認し、北方へ流され、浅所域に進入していることを知った。</p> <p>船長は、フライングブリッジに戻って主機を前進にかけたところ、何かに当たったような衝撃音があったので主機を中立状態とし、その後、浅所域から離れようと再び主機を前進にかけたが、船底が何かに接触するような衝撃が続くようになり、主機を中立状態に戻した。</p> <p>本船は、07時20分ごろ、船首を南に向けた状態で船体が動かなくなり、横須賀市千代ヶ崎東方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>乗組員は、海上保安庁へ通報した後、乗客11人と共に救命胴衣を着用し、救助に来た漁船に移乗し、付近の海岸に運ばれた。</p> <p>本船は、船長が錨やロープを使って転覆しないよう固定する作業を行い、満潮のときを待って引き下ろされ、近くのマリーナまで横抱き状態で運ばれた。</p>												
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 東北東、風速 約1.6m/s、視程 約10m以下</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 転流時</p> <p>全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による波浪観測値</p> <p>第二海堡（本事故発生場所の北方約4.5海里）における本事故当日の波浪観測値（波高）は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="603 1061 1040 1281"> <thead> <tr> <th>時刻 (時:分)</th> <th>有義波 波高(m)</th> <th>波向 (°)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:00</td> <td>0.26</td> <td>001</td> </tr> <tr> <td>07:20</td> <td>0.27</td> <td>050</td> </tr> <tr> <td>07:40</td> <td>0.28</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table> <p>「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。1/3最大波ともいう。</p> <p>横須賀市には、5月3日06時24分に発表された濃霧注意報が、本事故時も継続中であった。</p>	時刻 (時:分)	有義波 波高(m)	波向 (°)	07:00	0.26	001	07:20	0.27	050	07:40	0.28	140
時刻 (時:分)	有義波 波高(m)	波向 (°)											
07:00	0.26	001											
07:20	0.27	050											
07:40	0.28	140											
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p> <p>本船は、操舵室及びフライングブリッジで操縦できる構造となっていたが、フライングブリッジにはGPSプロッター及びレーダーがなかった。</p> <p>船長は、横須賀港を航行するときは、いつもフライングブリッジで目視しながら操縦していた。</p> <p>船長は、出港前、定係地の周辺に霧が発生している状況を認めたが、東京湾海上交通センターの電話サービスで午後から風が強まるとの予報を聞き、風が強くなる前に目的地に到着したいと思い、同じ定係地から遊漁船2隻が出港しており、横須賀港外では霧が発生していないと予想し、出港することを決めた。</p>												

	<p>船長は、今までの航海では霧があっても海獺島が視認できたので、GPSプロッター及びレーダーを使用せず、操船していた。</p> <p>船長は、久里浜大塚根灯浮標の北側には浅所域が広がっていることを知っていた。</p> <p>船長は、約27年の乗船経験があり、以前は本船で東京都の大島や新島、神津島まで年に数回航行していたが、平成25年は離島への航行が1回だけであった。</p> <p>船舶所有者である乗組員は、約20年前から本船で離島への人の運送を行っていたが、旅客定員が12名以下なので必要ないと思い、人の運送をする内航不定期航路事業の届出を行っていなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし あり <p>本船は、霧で視界制限状態となった海獺島北西方沖において、船長が、船首方からの汽笛を聞いて主機を中立状態として漂泊中、目視のみで見張りを行っていたことから、北方へ圧流されていることに気付かず、千代ヶ崎東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船舶所有者は、人の運送をする内航不定期航路事業の届出を行うべきである。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、霧で視界制限状態となった海獺島北西方沖において、船長が、船首方からの汽笛を聞いて主機を中立状態として漂泊中、目視のみで見張りを行っていたため、北方へ圧流されていることに気付かず、千代ヶ崎東方の浅所に乗り揚げたことにより発生し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>・航行中、視界が制限された場合には、レーダー及びGPSプロッターを使用して船位等の確認を行うこと。</li> <li>・気象状況を精査して、出港の可否を決定すること。</li> <li>・離島へ人の運送を行う場合、海上運送法に従って、人の運送をする内航不定期航路事業の届出を行うこと。</li> </ul>