

船舶事故調査報告書

平成30年11月7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	衝突（係船浮標）
発生日時	平成29年10月1日 05時00分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区の係船浮標 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位006° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯35° 02.1′ 東経136° 48.3′）
事故の概要	プレジャーボートBLUE MARLINは、南進中、係船浮標に衝突した。 BLUE MARLIN は、船長及び同乗者3人が負傷し、船首部に圧壊を生じ、係船浮標は、本体側面に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成29年10月16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	プレジャーボート BLUE MARLIN、5トン未満 242-18411愛知、個人所有 6.34m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP ガソリン機関、95.6kW、平成5年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年2月8日 免許証交付日 平成27年1月27日 （平成32年2月7日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 3人（同乗者）
損傷	本船 船首部に圧壊 係船浮標 本体側面に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：05時48分ごろ、常用薄明開始時刻：05時23分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りの目的で、伊良湖水道に向かって、平成29年10月1日04時30分ごろ愛知県飛島村所在の筏川船だまりを出航した。 本船は、法定灯火を表示し、約30km/hの対地速力で、手動操舵により名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位006° 1.6M

	<p>付近を南進中、05時00分ごろ船長が、船首方至近に名古屋港第4区の係船浮標（以下「本件浮標」という。）を認め、スロットルレバーを中立にしたものの、船首部が本件浮標に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃により、前面にある操縦スタンドに叩きつけられ、後部甲板で座っていた同乗者3人は、甲板上に投げ出された。</p> <p>船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、付近を航行中の友人のボートに救助を依頼した。</p> <p>船長及び同乗者3人は、05時50分ごろ、来援した友人のボートにより救助された後、救急車で病院に搬送された。</p> <p>本船は、漂流した後、圧壊した船首部からの浸水により、07時48分ごろ沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 船首部の圧壊の状況 写真2 本件浮標の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船の操船経験が約6年あり、夜間航海の経験を含め本事故発生場所で操船した経験が複数回あった。</p> <p>本船は、本事故当時、GPSプロッターを作動していた。</p> <p>船長は、名古屋港第4区の飛島ふ頭西側と弥富ふ頭との間に設置されている係船浮標8基の存在を知っており、また、本船のGPSプロッターには、これらの係船浮標の場所を登録し、本事故当時、画面上に表示させていた。</p> <p>船長は、係船浮標が、灯火等視覚で認識できるもので存在を示していないので、常用薄明開始時刻前のまだ暗い状況下では、GPSプロッターを活用して船位を確認し、また、速力を減じるなどして慎重な操船を行えばよかったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>船長及び同乗者3人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、名古屋港第4区を南進中、船長が、GPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行っていなかったことから、至近となるまで本件浮標に向かう状態であることに気付かず、衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、名古屋港第4区を南進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったため、至近となるまで本件浮標に向かう状態であることに気付かず、衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 暗い状況下で航行する場合、水路の状況をよく知った航路であっ

	てもGPSプロッター等を活用して船位を確認し、状況に応じて速力を減じて障害物からの距離を確保すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

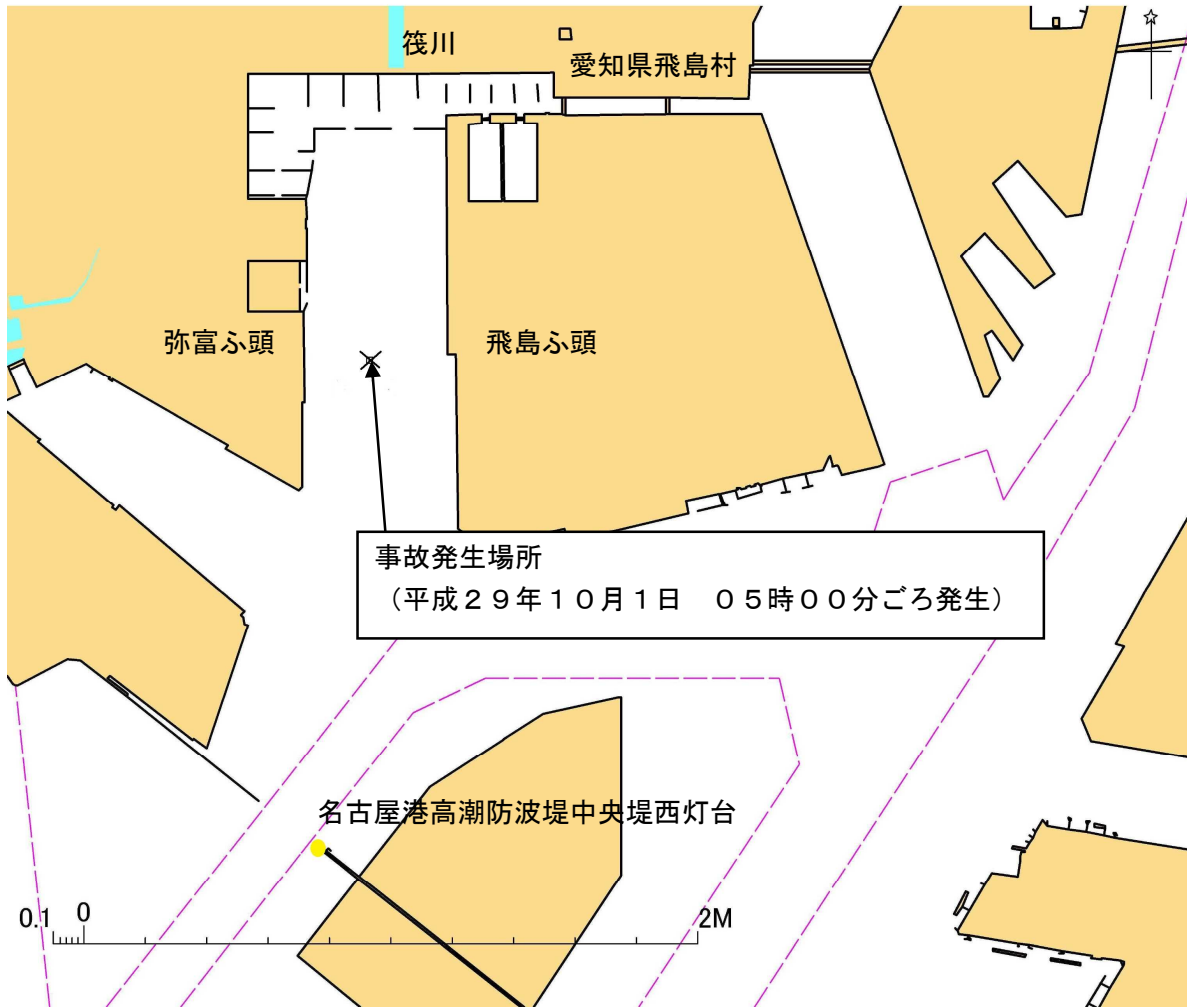


写真1 船首部の圧壊の状況



写真2 本件浮標の損傷状況

