

船舶事故調査報告書

令和元年 11月13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30年12月24日 20時17分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区 横須賀港東防波堤北灯台から真方位354° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 20.9′ 東経139° 39.6′）
事故の概要	旅客船SANTA BARCAは、北北東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 SANTA BARCAは、主機の逆転減速機に焼損を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月26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	旅客船 SANTA BARCA、18トン 235-47638 神奈川、株式会社東京ベイガード、京浜フェリーポート株式会社（運航会社、A社） 14.98m（Lr）×4.48m×2.10m、FRP ディーゼル機関、423kW、平成19年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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52年7月8日 免許証交付日 平成30年10月22日 （令和5年11月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 主機逆転減速機に焼損 のり養殖施設 係留ロープ切断、のり網等に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客20人及び添乗員1人を乗せ、船首約0.6m、船尾約1.7mの喫水で、海上で花火を観覧する目的で平成30年12月24日19時15分ごろ京浜港横浜第5区の神奈川県横浜市八景島東方沖に向けて京浜港横浜第1区の大さん橋ふ頭東側の船溜まりを出港した。 本船は、横浜市福浦東方沖に差し掛かり、福浦東方沖約100mに設置された灯浮標の黄色の灯火を船首目標として南進したのち、同灯

	<p>火を右舷側に見て距離約50mで通過して南南西進し、横浜ヘリポート沖で右転して19時55分ごろ八景島東方沖の観覧場に到着した。</p> <p>本船は、花火の観覧を終え、20時13分ごろ、大さん橋ふ頭に向けて帰航を開始した。</p> <p>本船は、観覧場所から東進したのち、横浜ヘリポート南東方沖で針路を左に転じ、横浜市南本牧にあるコンテナヤードの明かりを船首目標として福浦東方沖を約8～10ノットの対地速力で北北東進中、20時17分ごろ推進器に何かが巻き付くような感じがしたのち、ゆっくり停止した。</p> <p>船長は、主機の前後進を繰り返したものの、動きがとれず、周囲にのり網が見えたので、プロペラ点検口の覗き窓を開けて推進器の状態を見たところ、のり養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）の係留ロープ等がプロペラ軸に絡まっているのを認め、本件養殖施設内に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、自力航行が不可能と判断し、運航管理者に本事故の発生を連絡したものの、A社が手配し来援した救助船も本件養殖施設内にいる本船に近づけないので、118番通報し、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>乗組員2人、旅客20人及び添乗員1人は、来援した海上保安庁のヘリコプターに救助された。</p> <p>本船は、25日06時30分ごろ、八景島南方沖を漂流していたところを地元の漁船によって発見され、横浜市金沢漁港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の操舵室 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A社は、本船で主に年間を通じて京浜港の工場夜景のクルーズのほか、花火の観覧を目的とする運航を行い、平成29年から初めて大さん橋～八景島東方沖の航路において不定期航路の運航を始めていた。</p> <p>A社は、大さん橋～八景島東方沖の航路に赴く前に、その都度、内航不定期航路事業変更届出書を提出していたが、今までは10月末～4月にかけての本件養殖施設が設置されていた時期に同航路の不定期運航を行うことがなかったので、水路調査を行っておらず、同航路上に本件養殖施設が設置されていることを知らなかった。</p> <p>本件養殖施設は、福浦東方沖約120～520mに四角形の形状で、南北約1,100m、東西約375m及び外周約2,950mの区画漁場内にあり、平成30年10月29日から平成31年4月23日までの間、のり網が設置されて養殖漁業が行われていた。</p> <p>本件養殖施設の情報は、プレジャーボート・小型船舶用港湾案内（一般財団法人日本水路協会発行）に掲載されており、海上保安庁の沿岸海域環境保全情報（CeisNet：シーズネット）でも閲覧が可能で</p>

	<p>あった。</p> <p>本件養殖施設は、周囲に灯浮標（海面から灯器までの高さ約1.0～1.5m、灯色黄色、灯質4秒1閃、光達距離約4.5km）が、約80～270mの間隔で、四隅ほか合計13基設置されていた。</p> <p>船長は、本件養殖施設が設置されていない時期の平成30年8月から10月中旬にかけて夜間に本事故発生場所付近を3回航行し、いずれも過去に記録していたGPSプロッターの航跡をたどって安全に航行したが、10月末に本件養殖施設が設置されていることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、視界が悪くなかったので、レーダーを使用しておらず、GPSプロッターのみを使用していた。</p> <p>船長は、本事故当時、過去のGPSプロッターに残っていた航跡に沿って航行すれば支障はないと思い、同プロッターの航跡を見ながら南本牧のコンテナヤードの明かりを船首目標とする針路としていた。</p> <p>船長は、本事故当時、前路に航行の支障となるものがないと思い、本件養殖施設の周囲に設置された灯浮標の灯火に気付かずに航行していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、時期によって海域の状況が変化するので、事前に航行する海域の水路調査を行い、本件養殖施設の設置場所を確認し、見張りを適切に行っていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船のGPSプロッターは、設置時期が限られる養殖施設の位置情報が表示されていなかったが、位置情報を手動で入力することで表示が可能であった。</p>
<p>分析</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、京浜港横浜第5区の福浦東方沖を北北東進中、船長が、過去のGPSプロッターの航跡に沿って航行すれば支障はないと思い、南本牧のコンテナヤードの明かりを船首目標とする針路で航行したことから、本件養殖施設に向かって航行していることに気付かず、本件養殖施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、航行予定航路付近に本件養殖施設が設置されていることを知らなかったことから、過去のGPSプロッターの航跡に沿って航行すれば支障はないと思ったものと考えられる。</p> <p>A社は、就航する航路の水路調査を行っておらず、本件養殖施設が設置されていることを知らなかったことから、船長に情報提供を行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が京浜港横浜第5区の福浦東方沖を北北東進中、船長が、過去のGPSプロッターの航跡に沿って航行すれば支障</p>

	<p>はないと思い、南本牧のコンテナヤードの明かりを船首目標とする針路で航行したため、本件養殖施設に向かって航行していることに気付かず、本件養殖施設に乗り揚げ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"> ・ 船長は、のり養殖施設の位置情報をあらかじめ調査しておき、GPSプロッターで同施設を表示させて同プロッターを活用し、船位を適切に確認して針路を設定すること。 ・ 船長は、過去のGPSプロッターに残った航跡を頼りに航行する場合も、時期によって海域の状況が変化することを考慮し、事前に航行する海域の水路調査を行い、のり養殖施設等の漁場施設の設置場所を確認し、見張りを適切に行い、注意して航行すること。 ・ 運航会社等は、海上保安庁の海洋情報表示システムのホームページ（シーズネット）又は航海用参考図等を活用し、航行予定海域におけるのり養殖施設等の漁場施設の設置状況を調べるなど、事前に水路調査を行い、船長と情報を共有すること。 ・ 船長は、夜間、レーダーを起動し、レーダーを活用して物標等の監視を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

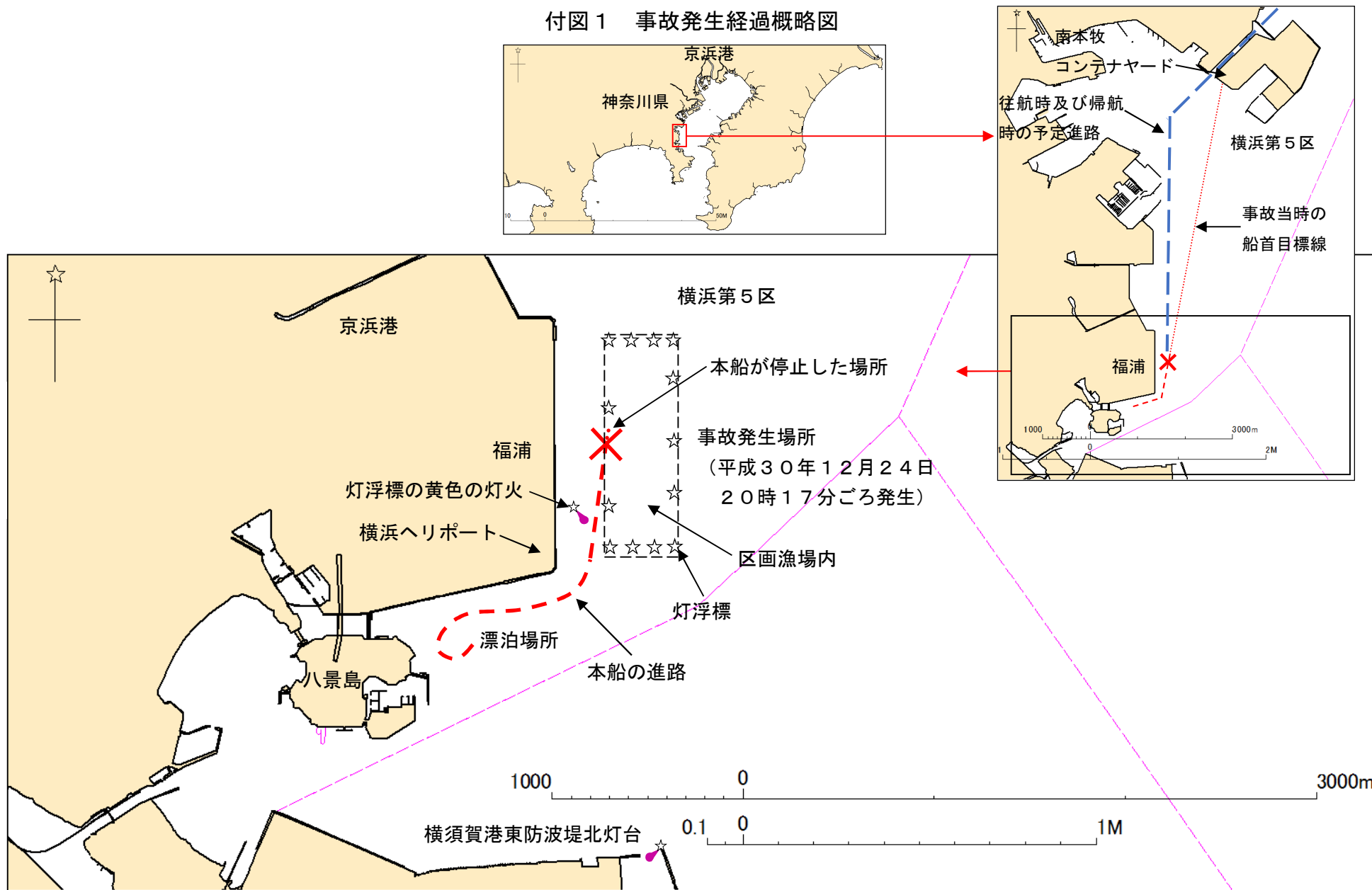


写真1 本船



写真2 本船の操舵室

