

船舶事故調査報告書

令和元年5月8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（消波ブロック）
発生日時	平成30年7月15日 08時42分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市野比 ^{のび} 海岸南方沖の消波ブロック 久里浜内防波堤灯台から真方位240° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯35° 12.3′ 東経139° 41.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{フリーダム} Freedom IIIは、航行中、消波ブロックに乗り揚げた。 Freedom IIIは、船長が負傷し、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月31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 Freedom III、9.1トン 235-46601 神奈川、個人所有 9.87m (Lr) × 3.84m × 2.10m、FRP ディーゼル機関2基、641.3kW（合計）、平成18年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年7月18日 免許証交付日 平成28年6月28日 （令和3年7月17日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船首部船底外板に破口及び擦過傷、中央部船底外板に亀裂及び擦過傷、プロペラ及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約30～100m 海象：海上 平穏 横須賀市には、7月15日06時09分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、平成30年7月15日07時50分ごろ、釣りをを行う目的で東京都大島町大島東方沖に向け、神奈川県横浜市のマリーナを出港した。 本船は、船長が、フライングブリッジ中央部の操縦席に腰を掛けて

	<p>操船に当たり、船長の右隣の椅子に同乗者が腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約27ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により南進した。</p> <p>船長は、横須賀市観音埼東方付近までは千葉県陸岸を視認できたが、観音埼東方沖を通過した頃、右舷前方3M付近に久里浜の火力発電所(以下「本件発電所」という。)が見えていたものの、そのうちに視界が徐々に悪化し始めたのを認めた。</p> <p>船長は、本件発電所東方付近を通過した頃、急激に視界が悪化し、視程が約50～100mになったが、航行予定海域が航行に慣れた海域であったので、約18knに減速して航行していたところ、前方に小型の船舶を視認した。</p> <p>本船は、南進中、船長が、右手で舵輪の上部を持ち、右舵を取って前方の船舶を避航した後、左舵を取ったので、元のおりに南進していると思い、航行を続けた。</p> <p>本船は、船長が、目視だけで前方の見張りに当たって操船していたところ、08時42分ごろ、船首方約30mに消波ブロックを認め、機関を操作する間もなく、消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長及び同乗者は、フライングブリッジから前部甲板に落下し、付近で釣りをしていた人の119番通報により来援した横浜市消防局の救助艇に救助された後、救急車で病院に搬送され、船長が前額部挫創と診断された。</p> <p>本船は、船長が手配した台船に揚収され、係留場所に移送された。(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、毎年数回、大島などの伊豆諸島周辺の海域に航行していた。</p> <p>船長は、本事故前日にインターネットで気象情報を入手し、本事故当日07時頃にマリーナの掲示板で風と波の状態を確認して出港可能と判断したが、航行予定海域に濃霧注意報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>船長は、以前大島付近を航行中に霧に遭遇し、約20～30分で霧を抜けることができたので、本事故時もこのまま沖に出れば霧を抜けることができると思い、航行を続けた。</p> <p>船長は、本事故時、操縦席から身を乗り出し、目視だけで前方の見張りに意識を集中して操船していたので、舵輪の両脇に設置されていたレーダー及びGPSプロッター画面が視野に入らず、針路及び船位を確認することに思いが至らなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、前方の船舶を避航した後、針路や船位を確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約0.9m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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、霧で視界が制限された状況下、本件発電所東方沖を南進中、船長が、右舵を取って前方の船舶を避航した後、南進しようとして左舵を取って舵を中央に戻した際、元のとおり南進していると思込み、右舵が取られた状態となっていることに気付かずに航行を続けたことから、右転しながら消波ブロックに向かい、乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、前方の船舶を早期に発見できるように、操縦席から身を乗り出し、目視だけで前方の見張りに意識を集中して操船していたことから、レーダー及びGPSプロッター画面が視野に入らず、針路及び船位を確認することに思いが至らなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、視程が約50～100mに制限された状況下、船長が、航行予定海域が航行に慣れた海域であったことから、約18knに減速しただけで、安全な速力としないで航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、霧で視界が制限された状況下、本件発電所東方沖を南進中、船長が、右舵を取って前方の船舶を避航した後、南進しようとして左舵を取って舵を中央に戻した際、元のとおり南進していると思込み、目視だけで前方の見張りに意識を集中し、右舵が取られた状態となっていることに気付かずに航行を続けたため、右転しながら消波ブロックに向かい、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"> ・船舶を避航した後に元の針路に戻す際は、操舵を確実にを行い、航海計器等により針路及び船位を確認すること。 ・視界が制限された状況下を航行する際は、目視だけの見張りに頼らずレーダー及びGPSプロッターを活用すること。 ・視界が制限された状況下を航行する際は、安全な速力で航行すること。 ・航海を行うに当たっては、最新の気象情報を入手すること。

付図1 事故発生経過概略図

