

船舶事故調査報告書

令和5年5月31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	令和5年2月4日 10時40分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市海 ^{あしか} 瀬島東南東方沖 海瀬島灯台から真方位110° 220m付近 (概位 北緯35° 12.7′ 東経139° 44.2′)
事故の概要	旅客船にしきは、南南西進中、暗礁に乗り揚げた。 にしきは、左舷船尾部船底に破口等を生じ、舵機室等に浸水した。
事故調査の経過	令和5年2月8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 にしき、69トン 141041、東京都新島村（A村） 25.15m×5.54m×1.83m、FRP ディーゼル機関2基、1,490kW（合計）、平成21年3月4日
乗組員等に関する情報	船長 51歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年7月7日 免状交付年月日 令和3年2月2日 免状有効期間満了日 令和8年7月6日
死傷者等	なし
損傷	左舷船尾部船底に破口、左舷プロペラに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約102cm、干潮時刻 10時37分ごろ（横須賀）
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、A村担当者に乗せ、神奈川県横浜市新島区の造船所での定期的な検査等を終え、東京都式根島に向けて、令和5年2月4日09時40分ごろ同造船所の棧橋から出航した。 船長は、操舵室中央において、手動操舵を行い、浦賀水道航路の西方を南東進し、神奈川県横須賀市観音崎灯台の東方沖で右転して針路を南南西としたところ、前方約500mに複数の漁船、プレジャーボートを認め、次の経由地である東京都大島へ遠回りせず航行するよ

	う、更に右転して同漁船等の西方を通過することとした。 船長は、GPSプロッター等で自船位置を確認しながら、海獺島灯台に船首を向け約20ノットの対地速力で南南西進し、海獺島灯台と笠島灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の間を通過しようとしたところ、10時40分ごろ暗礁に乗り揚げた。 船長は、主機を停止し、損傷状況等を確認したところ、本船は暗礁を乗り越えた状態で、舵機室、燃料タンク室及び機関室に浸水を確認、118番通報した。 船長ほか2人は、来援した巡視艇に救助され、本船は、船尾端が海面に没する状態で安定したので、同巡視艇により浦賀沖までえい航され、タグボートに引き継がれたのち横須賀市のマリーナの棧橋に着陸した。 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 左舷船尾部船底の破口、写真3 左舷プロペラの曲損 参照）
その他の事項	本船の喫水は、船首尾共に約1.1mであった。 本船は、操舵室中央に船長が立った状態で、船首方に構造物等による死角はなかった。 本船は、新島と式根島間を航行する定期航路の旅客船（以下「新島・式根島航路旅客船」という。）で、年に1回定期的な検査の目的で横浜市所在の造船所に、また、台風時等の避難の目的で横浜市所在の港へ回航していた。 船長は、平成14年にA村に採用され、新島・式根島航路旅客船に乗り組み、平成30年から船長職をとるようになり、回航の目的で事故発生場所付近を10回程度航行していた。 船長は、過去10回程度航行した際を含めて、陸岸から離れて航行すれば安全に航行できると思い、海図等により予定航行経路の水路調査を行っていなかったため、海獺島灯台の東南東方に設置されている本件灯浮標が東方位標識であり本件灯浮標の東側に可航水域があることを示していること、また、本件灯浮標の西側に干出岩を含む暗礁が拡張していることを知らなかった。 船長は、本事故後、暗礁に乗り揚げたと思い、また、事故発生場所付近に本件灯浮標等が設置されていたのは、暗礁等があったからだと思った。 海上保安庁は、海獺島灯台と本件灯浮標の間で乗揚事故が多数発生していることから、同庁ホームページの海の安全情報等において、「海獺島灯台と笠島灯浮標間の浅瀬、笠島乗揚げに注意」、「久里浜沖の笠島～海獺島付近には浅瀬が散在しています。海図等であらかじめ十分な海域調査を行ってください。」等の注意喚起を行っている。 神奈川県横浜市のマリーナは、同マリーナのホームページにおいて、「アシカ島周辺 乗り上げ事故 多発エリア！！ 注意！！」等

	の注意喚起を行っている。 海獺島灯台と本件灯浮標の間において発生した小型船舶の乗揚事故で運輸安全委員会が報告書を公表した事故は1件で、原因は、水路調査を行わなかったため、本件灯浮標が東方位標識であることを知らず、本件灯浮標西側に拡張する干出岩を含む暗礁に向けて航行したことであった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、海獺島東南東方沖を南南西進中、船長が、海図等で予定航行経路の水路調査を行っていない中、本件灯浮標が東方位標識であることを知らず、本件灯浮標西側に拡張する干出岩を含む暗礁に向けて航行を続けたことから、同暗礁に乗り揚げたものと考えられる。 本件灯浮標は、本件灯浮標の東側に可航水域があることを示し、また、本件灯浮標の西側に干出岩を含む暗礁が拡張していることを示す東方位標識であったものと認められる。
原因	本事故は、本船が、海獺島東南東方沖を南南西進中、船長が、海図等で予定航行経路の水路調査を行っていない中、本件灯浮標が東方位標識であることを知らず、本件灯浮標西側に拡張する干出岩を含む暗礁に向けて航行を続けたため、同暗礁に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、事前に海図等で予定航行経路の水路調査を十分に行い、適切なコースを選定すること。 ・ 船長は、東方位標識灯を視認した場合、当該標識灯の意味及び航行できる水域を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

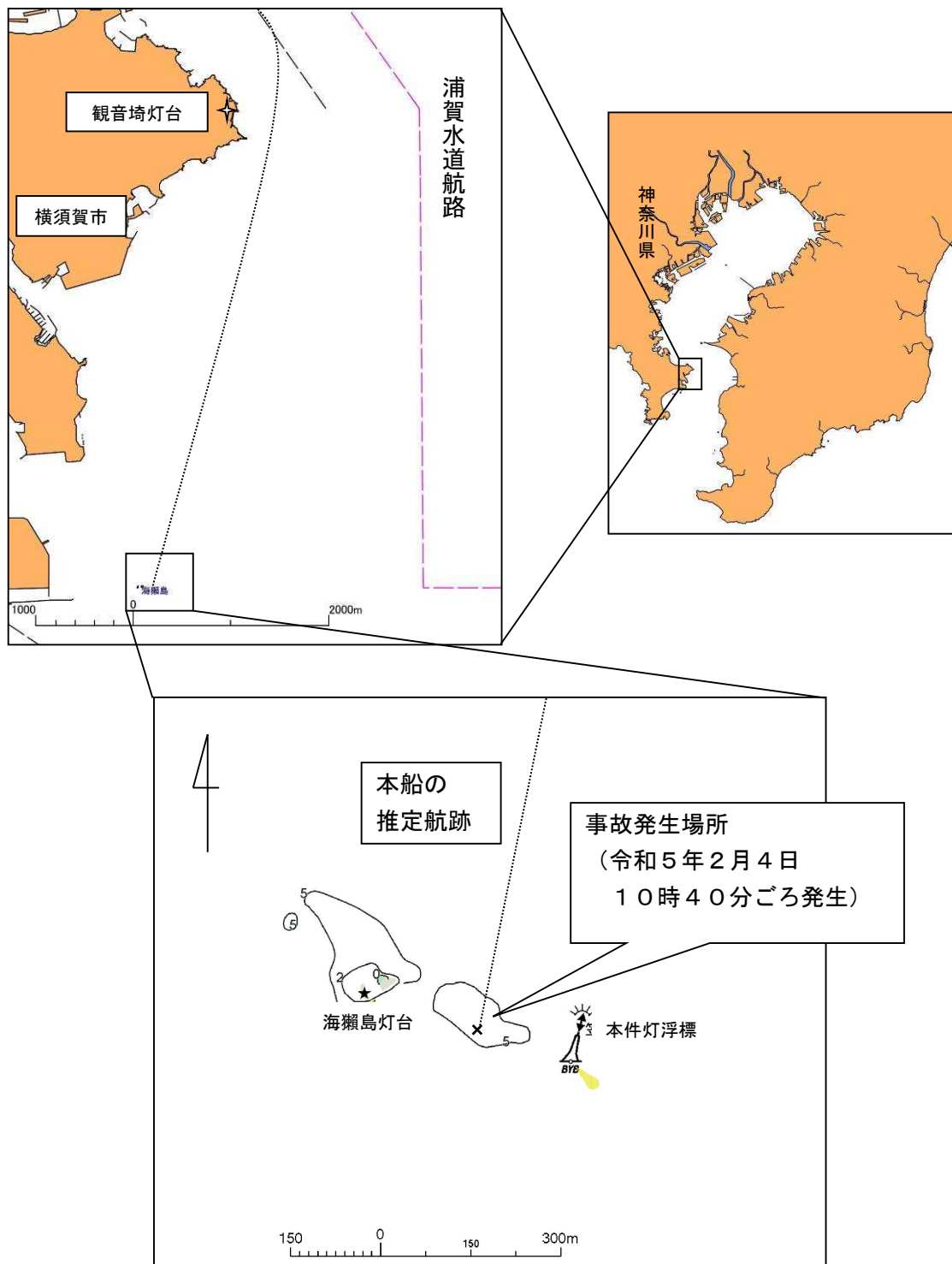


写真1 本船



写真2 左舷船尾部船底の破口

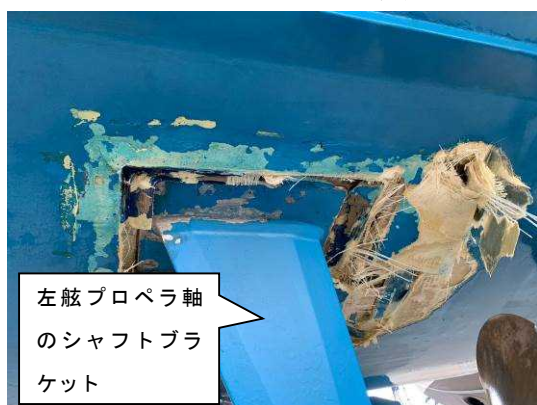


写真3 左舷プロペラの曲損

