

## 船舶事故調査報告書

令和3年1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	令和元年11月16日 17時30分ごろ
発生場所	千葉県浦安市総合公園南東方沖 浦安沖灯標から真方位064° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 37.7′ 東経139° 56.1′）
事故の概要	旅客船ルナフェスタは、北東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 ルナフェスタは、左舷プロペラ軸に曲損を生じ、また、のり養殖施設は、養殖区画ロープの切損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月18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 ルナフェスタ、17トン 250-27320東京、株式会社 BERUGA（船舶所有者）、ASIA NEW DREAM 株式会社（運航者、A社） 11.86m（Lr）×4.00m×1.89m、FRP ディーゼル機関2基、432.50kW、平成5年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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 平成24年4月26日 免許証交付日 平成29年3月29日 （令和4年4月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷プロペラ軸に曲損 のり養殖施設 養殖区画ロープに切損、のり網等に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m 日没時刻：16時33分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、東京都江東区所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出発し、東京都中央区所在の棧橋で旅客12人を乗せ、法定灯火を表示し、花火大会を観覧する目的で令和元年11月16日16時00分ごろ同大会会場である浦安市総合公園（以下「本件公園」という。）の南東方沖へ向けた。

	<p>本船は、船長が操舵室で目視により見張りを行いながら操縦し、北東進して本件公園の南西方沖に至った。</p> <p>船長は、数年前に本事故現場付近を昼間に航行した際、本件公園の東方沖にのり養殖施設が設置されていたので、同のり養殖施設に接近しないようにその西方海域で漂泊することとし、主機を極微速力前進として航行を続けた。</p> <p>本船は本件公園の南方沖に差し掛かり、船長が、左舷船首方に南北に並んだ黄色に点滅する灯浮標2基を視認した際、これらをのり養殖施設を示す標識とは思わず、河口付近なのでその付近のみに存在する浅瀬を示す灯浮標と思い、また、船首方の灯浮標の存在に気付いていなかった。</p> <p>船長は、花火大会を観覧するための漂泊場所を探していたので、視認したこれら2基の灯浮標の南側の灯浮標（以下「灯浮標A」という。）及び北側の灯浮標（以下「灯浮標B」という。）を結んだ線から距離を隔てて南東方に漂泊しようと思い、そのまま北東進した。</p> <p>本船は、北東進中、船長が、花火大会会場の南東方沖の漂泊場所に近づいたので主機を中立運転としようとしたところ、突然船底付近から異音が聞こえ、17時30分ごろ船体が停止した。</p> <p>船長は、浅瀬に乗り揚げたと思い、本船の主機を中立運転としたのちに後進運転としたが、主機が停止したので、周囲を確認したところ、船体の周りにのり網等を認め、本船がのり養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、本船のプロペラにロープ等が絡んでいるのを認め、過負荷により主機が停止したことを知り、航行不能と判断して救助を要請することとし、本件マリナー担当者経由で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長、乗組員及び旅客は、来援した本件マリナーの所属艇により救助された。</p> <p>本船は、17日、本事故の発生の通報を受けて来援した本件養殖施設の所有者によりプロペラに絡んだロープ等が切断された後、本件マリナーの所属艇により本件マリナーにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A社は、本船で、京浜港東京区周辺、羽田空港沖などのクルーズのほか、花火大会の観覧を目的とする運航を行っていたが、本事故現場付近を運航させることがほとんどなかった。</p> <p>本船に搭載されていた航海用電子海図は、紙海図を基に作成された情報を表示するものであり、海図の情報にはない本件養殖施設が表示されていなかった。</p> <p>千葉海上保安部のホームページによれば、本件養殖施設を含めた乗揚げ注意海域としてのり養殖施設の設置場所（三番瀬）の情報提供を</p>

行っていたものの、船長及びA社は、事前にその情報を調べていなかった。(図1参照)

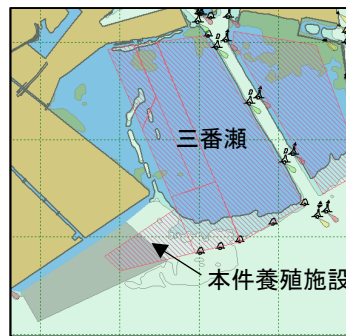


図1 のり養殖施設の情報

本件養殖施設の位置情報は、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）、海上保安庁の沿岸海域環境保全情報（CeisNet：シーズネット）等に掲載されていたが、過去の経験上運航に必要性を感じていなかった理由で本船及びA社はこれらの情報を入手していなかった。

本件養殖施設は、四角形の形状で、外周が約4,440mあり、本件養殖施設の西端及び南端には、進入防止の目的で、約220m～400mの間隔で灯浮標6基（灯色黄色、灯質7秒5閃又は4秒1閃、光達距離約1～2km）が設置されており、南西端に位置する灯浮標Aから灯浮標Aの東北東方の灯浮標（以下「灯浮標C」という。）までの距離が約390mであった。(図2参照)

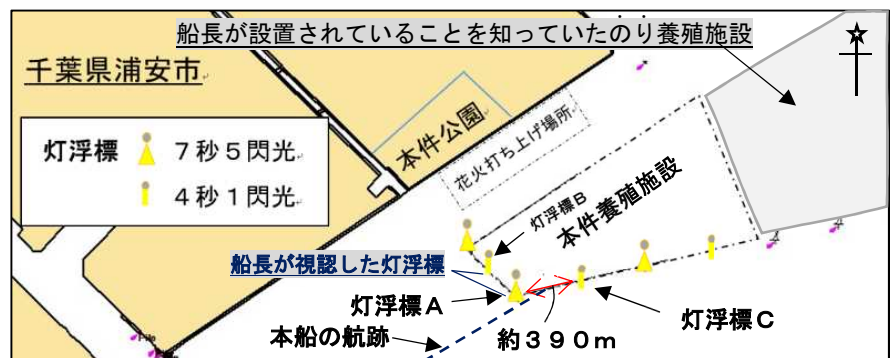


図2 本件養殖施設付近の灯浮標設置状況

本件養殖施設は、千葉県知事に免許を受け、令和元年8月20日から令和2年4月30日までの間、本件公園南東方沖の区画漁業漁場内に設置されていた。

本件養殖施設を管理する漁業協同組合担当者によれば、本件養殖施設が設置されていた区画漁業漁場には、数年前から平成30年まで、利用者がいなかったもののり養殖施設が設置されていなかった。

船長は、本件公園の東方沖にのり養殖施設が設置されていることを知っていたものの、出航前に本事故現場付近の水路調査を行っていな

	<p>かったので、本件公園の南東方沖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、左舷方の灯浮標A及び花火大会会場付近に意識を向けて航行していたので、右舷船首方の灯浮標Cに気付かなかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、本件公園南東方沖を北東進中、船長が、本件養殖施設の存在を知らず、灯浮標A及び灯浮標Bを認めた際、浅瀬を示す灯浮標と思い、灯浮標Cの存在に気付かず、灯浮標Aから南東方へ距離を隔てたところに向け、結果として灯浮標Aと灯浮標Cとの間を横切る針路で航行を続けたことから、本件養殖施設に進入して乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、灯浮標Cの存在に気付いておらず、また、浅瀬が灯浮標A及び灯浮標Bの付近のみに存在すると思いついていたことから、針路上の漂泊場所には浅瀬がないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、以前本事故現場付近を航行した際に本件養殖施設が設置されていなかったことから、左舷方の灯浮標A及び花火大会会場付近に意識を向け、右舷方の灯浮標Cに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長及びA社は、事前に航行予定海域の水路調査を行っていなかったことから、本件公園南東方沖に本件養殖施設が設置されていることを知らなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件公園南東方沖を北東進中、船長が、本件養殖施設の存在を知らず、灯浮標A及び灯浮標Bを認めた際、浅瀬を示す灯浮標と思い、灯浮標Cの存在に気付かず、灯浮標Aから南東方へ距離を隔てて灯浮標Aと灯浮標Cとの間を横切る針路で航行を続けたため、本件養殖施設に進入して乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、時期によって養殖施設の設置状況等が変化することを認識し、海上保安庁のホームページで掲載されている乗揚げ注意海域ののり養殖施設の情報及び沿岸海域環境保全情報（シーズネット）等を活用して事前に航行予定海域の水路調査を行い、最新の情報を収集した上で出航すること。</li> <li>・船長は、航行中は、特定の対象のみに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・運航者は、初めて運航する海域ののり養殖施設等の漁場施設の設</li> </ul>

	置状況を調べるなど、事前に水路調査を行い、船長と情報を共有し、安全運航を図ること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

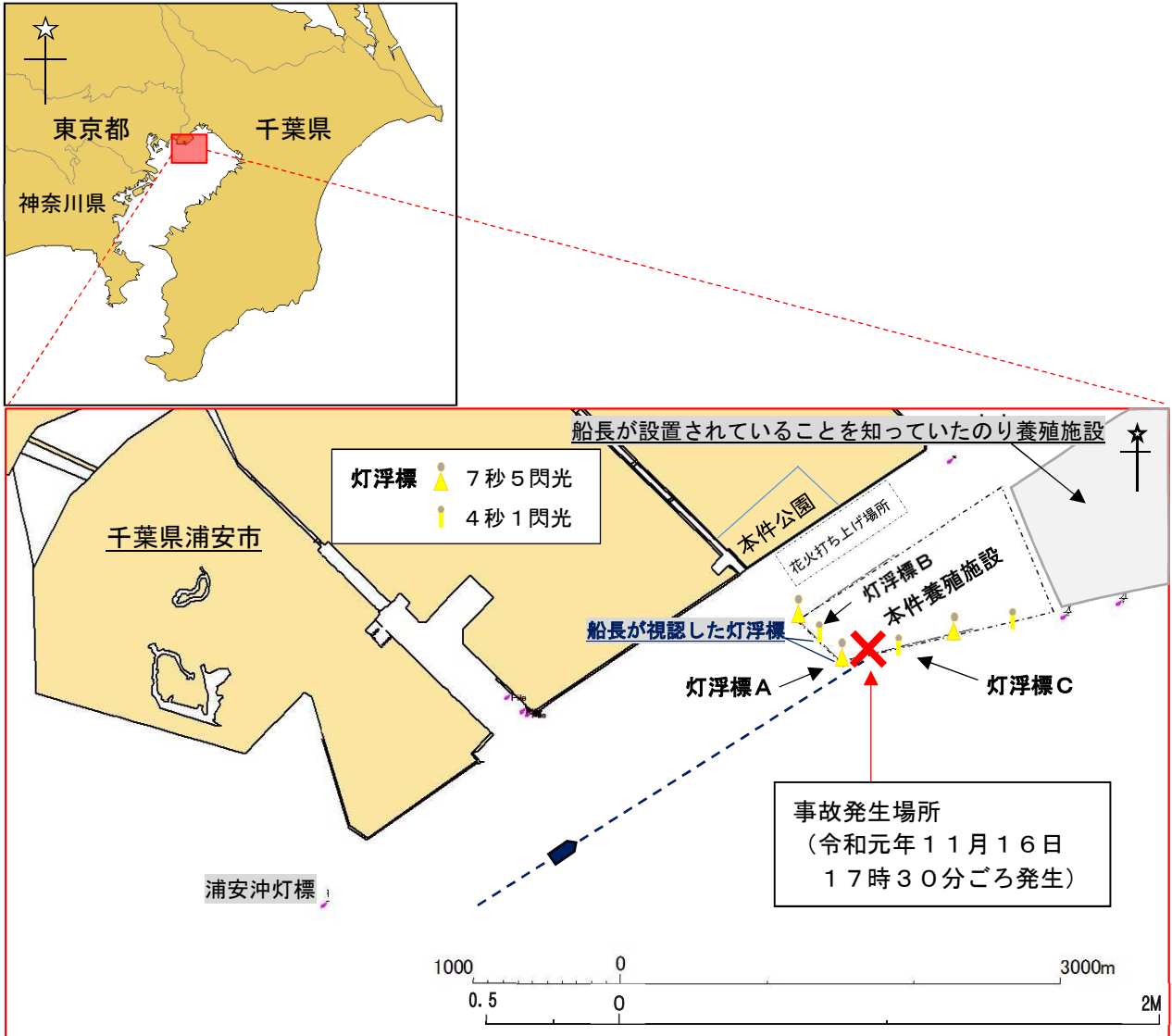


写真1 本船

