

MA2012-1

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年1月27日

運 輸 安 全 委 員 会

(東京事案)

- 1 貨物船美晴丸乗揚
- 2 貨物フェリー第三南海丸衝突 (防波堤)
- 3 1件目：ケミカルタンカーSAMHO HERON 貨物船GOLDEN WING 衝突
2件目：ケミカルタンカーSAMHO HERON 貨物船千鶴丸衝突
- 4 旅客船かしま浸水
- 5 貨物船TY EVER 貨物船LOFTY HOPE 衝突
- 6 貨物船WIEBKE 貨物船MARINE PEACE 衝突
- 7 モーターボートQUEENⅢ衝突 (護岸)
- 8 カッター (船名なし) 転覆

(地方事務所事案)

函館事務所

- 9 漁船第三太陽丸転覆

仙台事務所

- 10 モーターボート丸千丸遊泳者死亡
- 11 漁船定安丸乗組員死亡
- 12 ゴムボート (船名なし) 転覆
- 13 貨物船第18松前丸乗組員死亡
- 14 砂利運搬船章栄丸乗組員死亡
- 15 漁船観音丸浸水
- 16 ヨット29201転覆
- 17 ヨット3665転覆
- 18 ヨット28339転覆
- 19 ヨット4389転覆

横浜事務所

- 20 漁業実習船千潮丸押船第六十八さだ丸クレーン台船かいせい衝突
- 21 遊漁船新幸丸漁船東岩丸衝突
- 22 砂利運搬船第二十八豊栄丸乗揚
- 23 漁船幸新丸乗組員死亡
- 24 ヨットヤマトタケルⅡ乗揚 (定置網)
- 25 貨物船第八栄福丸油タンカー第三嘉栄丸衝突
- 26 漁船第五一郎丸乗揚
- 27 貨物船丸井丸乗組員死亡
- 28 油タンカー眞和丸乗揚
- 29 漁船庫一丸火災
- 30 貨物船第七互光丸乗揚 (定置網)

神戸事務所

- 31 油タンカー昭裕丸乗組員負傷
- 32 プレジャーモーターボート松風乗揚
- 33 漁船第十八妙聖丸火災
- 34 モーターボート岩室丸沈没
- 35 油タンカー栄豊丸衝突（係船施設）
- 36 漁船光新丸乗組員死亡

広島事務所

- 37 作業船第五福和丸衝突（シルト流出防止枠）
- 38 ケミカルタンカー第一いく丸乗揚
- 39 旅客フェリー歌戸丸プレジャーボートこまどりⅡ衝突
- 40 旅客フェリー第拾壱小浦丸乗組員死亡
- 41 液体貨物ばら積船第五金勢丸漁船織田丸衝突
- 42 貨物船瑞鶴乗揚
- 43 プレジャーボート百合丸衝突（かき筏）

門司事務所

- 44 漁船金松丸乗揚
- 45 プレジャーボート隆翔丸乗組員死亡
- 46 押船ツーナスⅢバージツーナスⅡ漁船松芳丸衝突
- 47 漁船光徳丸漁船昭栄丸衝突
- 48 プレジャーボートセツⅡ乗揚
- 49 貨物船第三観音丸漁船第八十八天王丸衝突
- 50 漁船松福丸転覆
- 51 漁船第十一久美丸乗組員死亡

長崎事務所

- 52 漁船31俊丸乗揚
- 53 漁船第八隆洋丸火災
- 54 漁船裕福丸漁船第三光聖丸衝突
- 55 砂利採取運搬船第十八金栄丸乗揚
- 56 漁船たか丸浸水

那覇事務所

- 57 漁船第八日昇丸漁船第八福一丸衝突
- 58 漁船第一さつき丸乗揚
- 59 漁船剛平丸乗揚
- 60 ヨットORCHID乗揚

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

20 漁業実習船千潮丸押船第六十八さだ丸
クレーン台船かいせい衝突

船舶事故調査報告書

平成23年12月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 庄 司 邦 昭
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月23日 09時45分ごろ
発生場所	千葉県館山市館山港 館山港防波堤灯台から真方位247°350m付近 (概位 北緯34°59.2′ 東経139°50.7′)
事故調査の経過	平成22年11月5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	A 漁業実習船 ^{ちしお} 千潮丸、499トン 140323、千葉県 50.25m (Lr) × 9.50m × 6.23m、鋼 ディーゼル機関、1,330kW、平成18年5月 B 押船 第六十八さだ丸、141トン 136806、盛徳海運建設株式会社 19.95m × 8.00m × 3.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成12年5月6日 C クレーン台船 かいせい、約2,383トン なし、百五リース株式会社 75.00m × 18.00m × 5.00m、鋼 機関なし、平成12年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年6月1日 免状交付年月日 平成18年6月6日 免状有効期間満了日 平成24年5月31日 B 船長B 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年3月24日 免状交付年月日 平成22年6月15日 免状有効期間満了日 平成27年7月19日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷後部外板凹損 B なし C 左舷船尾外板擦過傷
事故の経過	A 船は、館山港の魚市場前岸壁（以下「魚市場前岸壁」という。）に右舷

	<p>錨鎖5.5節、左舷錨鎖6節を伸ばし、船尾両舷から各2本の係留索により船尾着けで係留中、当直中の次席二等航海士Aほか2人の乗組員が、A船の近くに船尾着けの態勢で着岸するB船に気付いた。</p> <p>次席二等航海士Aは、2人の乗組員と共に右舷甲板上に出て右舷船首方から後進してくるB船に対して見張りを行っていたところ、行きあしが速く、徐々にA船の方に接近してきたので危険を感じ、B船の左舷船尾配置に就いていた次席一等航海士Bに対してA船から離れるよう注意を促した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、石材約2,000tを積載したC船の船尾凹部にB船を三点ピンジョイントで結合して押船列（以下「B船押船列」という。）とし、平成22年9月23日08時30分ごろ荒天避泊のため館山港で投錨した。</p> <p>船長Bは、天気予報で天候が回復する見込みがないことを知り、魚市場前岸壁に着岸することとし、09時10分ごろ、揚錨したのちに魚市場前岸壁へ向けて航行を開始した。</p> <p>B船は、魚市場前岸壁前面で右舷錨を投下して錨鎖を伸ばしながら右旋回したのちに左舷錨を投下し、船尾着けのために両舷の錨鎖を伸ばしながら主機を後進にかけて同岸壁に接近した。</p> <p>船長Bは、右舷錨鎖を約2.5節、左舷錨鎖を約2節伸ばした頃、B船押船列の左舷船尾がA船に接近していることに気づき、主機を全速力前進にかけて左舵一杯とした。</p> <p>B船押船列は、後進の行きあしが速く、09時45分ごろ、館山港防波堤灯台から真方位247°350m付近において、A船の右舷後部とC船の左舷船尾が衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4～5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約1m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>C船は、満載状態であった。</p> <p>船長Bは、燃料補給に来る漁船のために右舷船尾方の給油施設前面の岸壁を空けておく必要があったことから、着岸作業中、給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向けていた。</p> <p>B船押船列は、船長BがC船の左舷船尾がA船に接近していることに気付くまで後進をかけていた。</p> <p>次席一等航海士Bは、A船から注意を受け、船長Bに対して船内マイクでB船がA船に接近していることを報告したが、本事故後に同マイクが故障していたことを知った。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1659 815 1704">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1659 1458 1704">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1704 815 1749">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1704 1458 1749">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1749 815 1794">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1749 1458 1794">A なし、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1794 815 2040">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1794 1458 2040"> <p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B あり	気象・海象の関与	A なし、B 不明	判明した事項の解析	<p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p>
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B あり								
気象・海象の関与	A なし、B 不明								
判明した事項の解析	<p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p>								

	<p>衝突したものと考えられる。</p> <p>次席一等航海士Bは、事前に船尾の船内マイクの故障に気付き、修復していれば、A船との接近状況を早期に船長Bに伝達でき、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、館山港の魚市場前岸壁前面において、A船が係留中、B船押船列が後進して着岸作業中、船長Bが、A船との接近状況を適切に把握していなかったため、A船に接近し、A船とB船押船列のC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>