

MA2012-3

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年3月30日

運 輸 安 全 委 員 会

## (東京事案)

- 1 モーターボートSAN衝突 (防砂堤)
- 2 遊漁船海臨丸釣り客等死亡
- 3 水上オートバイ (船名なし) 遊泳者負傷

## (地方事務所事案)

### 函館事務所

- 4 漁船第18幸洋丸漁船第5共栄丸乗組員死亡
- 5 漁船第二十五勝寶丸火災
- 6 漁船第十八久進丸衝突 (消波ブロック)
- 7 漁船第七十八有磯丸乗揚

### 仙台事務所

- 8 漁船第十一新盛丸火災
- 9 作業船第十三萩丸土運船谷村601作業船第十五萩丸転覆
- 10 漁船第三大徳丸乗組員死亡

### 横浜事務所

- 11 漁船第二正龍丸モーターボートビーナス衝突
- 12 ヨットSCENERY乗揚
- 13 油タンカー第十二宝勢丸衝突 (栈橋)
- 14 漁船LALA漁船第十八鳳漁丸衝突
- 15 押船第十二千代丸全開式バージ大66作業船みずなぎ号転覆
- 16 遊漁船第三十二長三朗丸手漕ぎボート (船名なし) 衝突
- 17 漁船清丸乗組員死亡
- 18 漁船光荣丸火災
- 19 貨物船第十神力丸乗揚
- 20 貨客船黒潮丸乗組員負傷
- 21 モーターボートMARINE SMILE乗揚

### 神戸事務所

- 22 水上オートバイULTRA250X水上オートバイ (船名不詳) 同乗者負傷
- 23 貨物船啓隆丸衝突 (護岸)
- 24 漁船第5越後丸漁船宝立丸衝突
- 25 モーターボートZモーターボート第六清丸衝突

### 広島事務所

- 26 漁船第六十八漁徳丸乗組員行方不明
- 27 ケミカルタンカー天海丸油送船第十二松尾丸衝突
- 28 漁船勝丸漁船雄栄丸衝突

- 29 液化ガスばら積船菱英丸漁船孝栄丸衝突
- 30 炭酸カルシウム兼石炭灰運搬船松洋丸押船新星丸バージ新星1号衝突
- 31 液化ガスばら積船菱山丸漁船和洋丸衝突
- 32 水上オートバイSAME水上オートバイクレージードルフィン衝突
- 33 灯台見回り船あきひかり作業員死亡
- 34 旅客船しらさぎ衝突（養殖施設）
- 35 ミニボート（船名なし）沈没

#### **門司事務所**

- 36 プレジャーボートタイガーシャークⅡ乗揚
- 37 漁船第八十一大洋丸漁船晃栄衝突
- 38 漁船進光丸乗揚
- 39 貨物船第二十八かねと丸乗揚
- 40 貨物船千鶴丸漁船明栄丸衝突
- 41 漁船権龍丸漁船昇福丸衝突
- 42 漁船若義丸プレジャーボートみさきⅡ衝突
- 43 油タンカー豊善丸漁船敏栄丸衝突
- 44 漁船富栄丸乗揚
- 45 セメント運搬船第二平安丸漁船第六八幡丸衝突

#### **長崎事務所**

- 46 モーターボート竜神丸操縦者死亡
- 47 漁船第二十六大洋丸火災

#### **那覇事務所**

- 48 カヌー（船名なし）操船者死亡

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」

16 遊漁船第三十二長三朗丸手漕ぎボート（船名なし）衝突

## 船舶事故調査報告書

平成24年3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  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年6月12日（日） 14時00分ごろ
発生場所	神奈川県葉山町森戸ノ鼻西北西方沖 葉山町所在の葉山港A防波堤灯台から真方位180° 0.6海里付近 （概位 北緯35° 16.5′ 東経139° 33.9′）
事故調査の経過	平成23年6月13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 遊漁船 第三十二 <sup>ちようきぶろう</sup> 長三朗丸、13トン 235-43941 神奈川、個人所有 14.40m (Lr) × 4.19m × 1.39m、FRP ディーゼル機関、503.82kW、平成14年12月 B 手漕ぎボート（船名なし） なし、小松ボート 全長 3.3m、FRP
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 41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10年2月13日 免許証交付日 平成19年4月19日 （平成25年2月12日まで有効） B 乗船者B <sub>1</sub> 男性 58歳 乗船者B <sub>2</sub> 男性 22歳
死傷者等	A なし B 負傷 2人（乗船者B <sub>1</sub> 及び乗船者B <sub>2</sub> ）
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B 右舷船首部に約40cmの亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗船させ、神奈川県三浦市城ヶ島沖で遊漁を終え、葉山港へ帰航の途につき、針路006°（真方位）、速力約14ノットで航行中、操縦席に腰を掛けて操船していた船長Aが、前方を同航する観光船の右舷側を追い越そうとした。 船長Aは、観光船に注意が向いており、A船の船首が浮上して船首方向に死角が生じていたが、見張りの場所を変えるなどの死角を補う見張りを行っていなかったため、前路で錨泊しているB船に気付かずに航行し、観光船を追い越した平成23年6月12日14時00分ごろA船の船首部とB船の右舷船首部が衝突した。

	<p>B船は、乗船者B<sub>1</sub>及び乗船者B<sub>2</sub>が乗船して森戸ノ鼻西北西方沖で船首を南に向けて錨泊し、乗船者B<sub>1</sub>が船首部に、乗船者B<sub>2</sub>が船尾部に腰を掛けて遊漁中、乗船者B<sub>2</sub>が、南方からB船に向かって直進してくるA船を認めた。</p> <p>乗船者B<sub>2</sub>は、A船が約50mまで接近してきたために危険を感じ、乗船者B<sub>1</sub>にその旨を叫んだが、避ける行動を取ることができず、両船が衝突した。</p> <p>B船は転覆し、乗船者2人は落水したが、付近を航行中のヨット警戒艇により救助され、A船に移乗して病院に搬送された。</p> <p>乗船者B<sub>1</sub>は前額部挫創を、乗船者B<sub>2</sub>は左足打撲を負った。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、船首が浮上し、船首方向に水平範囲約20°の死角が生じていた。</p> <p>乗船者B<sub>1</sub>及び乗船者B<sub>2</sub>は、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は北進中、B船は錨泊して遊漁中、森戸ノ鼻西北西方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方の観光船に注意が向き、船首浮上による船首方の死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路のB船に気付かずに航行したのと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A あり、B なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は北進中、B船は錨泊して遊漁中、森戸ノ鼻西北西方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方の観光船に注意が向き、船首浮上による船首方の死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路のB船に気付かずに航行したのと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A あり、B なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は北進中、B船は錨泊して遊漁中、森戸ノ鼻西北西方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方の観光船に注意が向き、船首浮上による船首方の死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路のB船に気付かずに航行したのと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、森戸ノ鼻西北西方沖において、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Aが適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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>・船首浮上によって死角が生じる場合は、船首を左右に振るなど死角を補う適切な見張りを励行すること。</li> </ul>								