

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」

## 21 モーターボートMARINE SMILE乗揚

## 船舶事故調査報告書

平成24年3月8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	乗揚
発生日時	平成23年10月8日（土） 13時52分ごろ
発生場所	愛知県南知多町日間賀漁港北方沖 日間賀港第12号防波堤西灯台から真方位065°720m付近 （概位 北緯34°42.6′ 東経137°00.3′）
事故調査の経過	平成23年10月17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	モーターボート MARINE SMILE、4.8トン 230-49666愛知、有限会社水野エスユービー 9.19m (Lr) × 2.86m × 1.51m、軽合金 ディーゼル機関、330kW、平成19年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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23年5月20日 免許証交付日 平成23年5月20日 （平成28年5月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首及び左舷中央船底の擦過傷、右舷ドライブユニットの破損及び船体取付部に破口、右舷主機濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、船尾部の下部が水面下約1.1mの状態であ知県田原市伊良湖岬南方沖で釣りを行った後、日間賀漁港北方の日間賀港第12号防波堤に設置された浮き棧橋に係留すると船で迎えに来る飲食店で昼食をとるため、浮き棧橋に向けて航行した。</p> <p>船長は、浮き棧橋が見当たらず、浮き棧橋に係留できない場合には、浮き棧橋が設置してある防波堤の北方沖に錨泊しても迎えが来ることを思い出し、泊地へ向かうこととした。</p> <p>船長は、本船の位置から東方にある防波堤を浮き棧橋のあった防波堤と思い、その防波堤の北方沖に向けて航行し、投錨のために速力を約4ノットまで減速して本船を左転させたところ、本船が、平成23年10月8日13時52分ごろ干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船の機関室に浸水があったので、所属マリーナに救助を求め、バケツで機関室内の海水をくみ上げて排水をしていたところ、本船が、潮位の上昇により離岩して漂流を始めたため、船首と船尾から投錨して船固めを行い、船長及び同乗者は、所属マリーナから救助要請された漁</p>

	<p>船に救助された。</p> <p>本船は、漁船により日間賀漁港へえい航される途上、機関室の浸水により船尾喫水が深くなり、海水が船尾から甲板上へ流入し、船首の一部を残して水没したため、投錨して船固めを行い、後日、日間賀漁港へえい航されて引き上げられた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中期、潮高 約1.7m</p>								
その他の事項	<p>本船は、レーダー及びGPSプロッターが設置されていたが、船長は、利用していなかった。</p> <p>浮き栈橋は、本事故当時は港内にあり、夏期の5月～9月の間、港内の海水浴場を開放するために日間賀港第12号防波堤の南側に仮設されていた。</p> <p>船長は、浮き栈橋に係留した経験はあったが全て夏期であった。</p> <p>船長は、約20年水上オートバイに乗船していたが、ボートにはほとんど乗船しておらず、一級小型船舶操縦免許を取得したのちに本船を取得して約10～15回乗船していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、日間賀漁港北方沖を航行中、船長が、レーダー及びGPSプロッターを利用せずに航行し、船位の確認を適切に行わなかったことから、干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浮き栈橋が設置してある防波堤の北方沖の泊地に向かって航行しようとしたが、本船の東にある防波堤を浮き栈橋が設置してある防波堤と思い込んだことから、船位の確認を適切に行わなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、日間賀漁港北方沖を航行中、船長が、レーダー及びGPSプロッターを利用せずに航行し、船位の確認を適切に行わなかったことから、干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浮き栈橋が設置してある防波堤の北方沖の泊地に向かって航行しようとしたが、本船の東にある防波堤を浮き栈橋が設置してある防波堤と思い込んだことから、船位の確認を適切に行わなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、日間賀漁港北方沖を航行中、船長が、レーダー及びGPSプロッターを利用せずに航行し、船位の確認を適切に行わなかったことから、干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浮き栈橋が設置してある防波堤の北方沖の泊地に向かって航行しようとしたが、本船の東にある防波堤を浮き栈橋が設置してある防波堤と思い込んだことから、船位の確認を適切に行わなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、日間賀漁港北方沖を航行中、船長が、船位の確認を適切に行わなかったため、干出岩に乗り揚げ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>・GPSプロッターを有効に活用し、水路の事前調査を十分に行うこと。</li> </ul>								