

MA2012-5

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年5月25日

## (東京事案)

- 1 旅客フェリーフェリーきたきゅうしゅうケミカルタンカー第七十八光輝丸  
衝突
- 2 貨物船大船山丸遊漁船ひさ丸衝突
- 3 遊漁船かもめ丸衝突 (防波堤)

## (地方事務所事案)

### 函館事務所

- 4 漁船第二十八栄亀丸転覆
- 5 漁船第三十八錦栄丸漁船第十八錦栄丸乗組員死亡
- 6 漁船勇幸丸衝突 (消波ブロック)

### 仙台事務所

- 7 漁船第十二源榮丸乗組員負傷
- 8 漁船第十八丸転覆

### 横浜事務所

- 9 ヨットSALFIN乗揚
- 10 漁船大宮丸転覆
- 11 漁船第七廣漁丸火災
- 12 漁船第三うすたつ丸手漕ぎボート (船名なし) 衝突
- 13 貨物船第五松寿丸漁船常德丸衝突
- 14 ケミカルタンカーSUNRISE SAKURA 衝突 (岸壁)
- 15 モーターボートRICHE乗船者負傷
- 16 水上オートバイMANA同乗者負傷
- 17 モーターボート純OKAMOTO被引浮体搭乗者負傷
- 18 貨物船海宝丸乗組員負傷
- 19 漁船第五十三石田丸漁船六号石田丸衝突
- 20 モーターボート (船名なし) モーターボートNANA衝突
- 21 漁船第三十五豊幸丸火災

### 神戸事務所

- 22 コンテナ船WAN HAI 261 貨物船DA FU 衝突 (着岸船)
- 23 漁船明石丸乗組員死亡
- 24 油タンカー第一内海丸衝突 (栈橋)
- 25 小型兼用船快幸漁船宝山丸衝突

### 広島事務所

- 26 漁船昭洋丸衝突 (防波堤)
- 27 漁船第5青木丸漁船第2槇野丸衝突

28 引船第二光勝丸台船S K 3 0 1 漁船桃陵丸衝突

29 自動車運搬船LEO LEADER 乗揚

#### **門司事務所**

30 漁船第二十八申栄丸火災

31 漁船松菊丸転覆

32 プレジャーボートエンドレス乗揚

33 プレジャーボート共栄丸火災

34 瀬渡船蛭子丸乗揚

#### **長崎事務所**

35 漁船第三十八共漁丸漁船第八十八高漁丸衝突

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」

## 12 漁船第三うすたつ丸手漕ぎボート（船名なし）衝突

## 船舶事故調査報告書

平成24年4月12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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月3日（木、祝日） 13時40分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市所在の横須賀港東防波堤北灯台から真方位273° 1.1海里付近 （概位 北緯35° 19. 8′ 東経139° 38. 4′）
事故調査の経過	平成23年12月1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 漁船 第三うすたつ丸、0.4トン KN3-12793（漁船登録番号）、個人所有 4.88m (Lr) × 1.61m × 0.61m、FRP ガソリン機関、18.39kW、昭和62年9月 B 手漕ぎボート（船名なし） なし、相川ボート店 全長 3.55m、FRP
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68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 昭和51年11月12日 免許証交付日 平成19年10月18日 （平成25年2月22日まで有効） B 操縦者B 男性 51歳 同乗者B 男性 41歳
死傷者等	A なし B 負傷 2人（操縦者B及び同乗者B）
損傷	A なし B 右舷中央部外板破損及び亀裂
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、横須賀港の‘神奈川県横須賀市所在の日産自動車追浜工場護岸’（以下「本件護岸」という。）の西方水路を自己所有のワカメ養殖いかだに向け、船首が浮上し、船首方に死角が生じた状態で北北東進した。 B 船は、操縦者B及び同乗者Bが乗り、本件護岸北方沖の釣り場から手漕ぎにより西進し、本件護岸の北西端を右回頭したところ、操縦者B及び同乗者Bが、船首前方約150m付近に船首を浮上させてB船に真っすぐに向かってくるA船を視認した。 操縦者Bは、A船の動静に変化がないことから、A船との衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭させたが、A船との衝突を避けきれ

	<p>そうになかったため、衝突直前に立ち上がり、大声を出し、両手を振ってA船に対して注意喚起を行っていたところ、A船が急に右回頭した。</p> <p>両船は、平成23年11月3日13時40分ごろ、本件護岸の北西端付近において、A船の船首がB船の右舷中央部に乗り揚げるように衝突した。</p> <p>B船は、衝突直後、一時水船状態となったが、船長Aにより排水され、操縦者B及び同乗者Bは、A船に移乗した。</p> <p>本事故により操縦者B及び同乗者Bは、打撲等を負った。</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、船外機付きの和船型船舶であった。</p> <p>操縦者B及び同乗者Bは、A船を視認したとき、A船の船首が浮上して船長Aの姿が見えなかった。</p> <p>A船は、衝突直前までエンジン音に変化しなかった。</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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、A船が北北東進中、B船が手漕ぎにより航行中、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>・船首浮上による死角が生じる場合は、眼高を変化させたり、船首を振るなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。</li> </ul>								