

MA2012-9

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年9月28日

(東京事案)

- 1 ケミカルタンカー豊徳丸乗組員負傷
- 2 貨物船MEDEA 漁船孝盛丸衝突
- 3 ケミカルタンカー日祥丸乗組員死傷

(地方事務所事案)

仙台事務所

- 4 漁船第七八興丸浸水
- 5 廃棄物排出船第五扇栄丸ケミカルタンカー第八十二東洋丸衝突

横浜事務所

- 6 モーターボートASK水上オートバイBlue Diamond衝突
- 7 漁船福昭丸衝突 (岸壁)
- 8 貨物船MASASHIMA MARU 乗組員負傷
- 9 モーターボートくまい丸乗組員死亡
- 10 水先船いらご8転覆

神戸事務所

- 11 プレジャーモーターボートまっちゃん水上オートバイDeep-S被引浮体
搭乗者負傷
- 12 遊漁船蛭子丸プレジャーボート第3黒崎丸衝突
- 13 漁船蛭子丸モーターボートTWO RIVER衝突
- 14 プレジャーボート誠進丸乗揚
- 15 モーターボートDesperado同乗者負傷
- 16 水上オートバイヴィーナス ライフ乗揚
- 17 モーターボートホープ衝突 (導流堤)
- 18 引船丸友丸はしけ㊦812漁船漁吉丸衝突
- 19 水上オートバイSTONE同乗者負傷
- 20 漁船日進丸プレジャーボート岩田丸衝突
- 21 モーターボート釣キチ4号モーターボートD. A. S. 衝突
- 22 水上オートバイフェアレディー同乗者負傷
- 23 プレジャーボート和周丸乗組員死亡
- 24 遊漁船第三豊洋丸遊漁船豊裕丸衝突
- 25 コンテナ船あしや乗揚
- 26 水上オートバイリブ同乗者死亡
- 27 遊漁船海漁丸ミニボート (船名なし) 衝突
- 28 漁船和光丸プレジャーボート幸代丸衝突
- 29 モーターボート第二さる島丸漁船鳳丸衝突

- 30 遊漁船海遊人モーターボートゆーとぴあⅡ衝突
- 31 砂利採取運搬船第十住吉丸乗揚
- 32 貨物船LIVADIA 衝突 (岸壁)
- 33 漁船秀丸乗組員死亡
- 34 モーターボートE R I N A のり養殖施設損傷

広島事務所

- 35 旅客船宮島火災
- 36 漁船第七十八興洋丸乗組員死亡
- 37 水上オートバイミルク号被引浮体搭乗者負傷
- 38 押船すびなー3バージすびなー3乗組員死亡
- 39 漁船義恵丸乗組員死亡
- 40 液体化学薬品ばら積船さいわい丸乗揚
- 41 プレジャーボート第一ふじ乗組員死亡
- 42 ケミカルタンカーCHISHU 漁船豊丸衝突
- 43 押船ふじ丸台船1205号沈没
- 44 ケミカルタンカー勇幸丸衝突 (灯浮標)
- 45 漁船宝春丸プレジャーボートしおかぜ丸衝突
- 46 液体化学薬品ばら積船第八長門丸漁船金比羅丸衝突

門司事務所

- 47 貨物船VERDANT ISLAND 漁船第二十二全功丸衝突
- 48 漁船第十八新漁丸プレジャーボート多賀丸衝突
- 49 漁船勢作丸火災

長崎事務所

- 50 貨物船愛宕丸乗組員死亡
- 51 漁船五十六明澄乗揚
- 52 遊漁船咲希モーターボート亜希衝突
- 53 モーターボート第二太陽丸乗組員死亡

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」

24 遊漁船第三豐洋丸遊漁船豐裕丸衝突

船舶事故調査報告書

平成24年9月6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22年7月27日（火） 14時55分ごろ
発生場所	兵庫県豊岡市猫崎北西方沖 猫崎灯台から真方位281° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 40.8′ 東経134° 43.5′）
事故調査の経過	平成22年7月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第三豊洋丸 ^{ほうよう} 、6.6トン HG2-4081（漁船登録番号）、個人所有 13.52m（Lr）×2.58m×0.96m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和59年10月15日 B 遊漁船 豊裕丸 ^{ほうゆう} 、4.5トン HG3-50057（漁船登録番号）、個人所有 11.86m（Lr）×2.64m×0.92m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成7年4月
乗組員に関する情報	A 船長A 男性 44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60年4月15日 免許証交付日 平成21年6月10日 （平成27年4月14日まで有効） B 船長B 男性 62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49年11月8日 免許証交付日 平成20年6月17日 （平成26年4月15日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 5人（船長B、釣り客B ₁ 、釣り客B ₂ 、釣り客B ₃ 、釣り客B ₄ ）
損傷	A 船首部擦過傷 B 左舷中央部外板及び操舵室左舷側に破口、甲板上簡易トイレ脱落
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、兵庫県香住町柴山港沖において、船長Aが、2か所の釣り場で魚群探索を行ったものの、魚群が見当たらなかったため、約12～13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で次の釣り場に向けて航行中、レーダーでB船を探知した。

	<p>船長Aは、B船まで1M以上の距離があったので、魚群探索をすることにし、猫埼北西方沖を魚群探知機の画面に映り始めた魚群の映像を見ながら、手動操舵により約3knの速力で東進していたが、そろそろB船に近づく頃だと思い、船首方を見たとき、B船が近くにいたので、急いで機関を全速力後進としたものの、平成22年7月27日14時55分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客B₁、釣り客B₂、釣り客B₃及び釣り客B₄を乗せ、猫埼沖を釣り場に向けて西進中、船長Bは、A船を双眼鏡で視認した。</p> <p>船長Bは、A船がB船の方に向かってきていることに気付いたが、A船は、ふだん見掛ける遊漁船であり、B船が向かっている釣り場は漁船や遊漁船が集まる場所なので、同じ釣り場に向かっているのだと思った。</p> <p>B船は、間もなく釣り場に着き、船首をほぼ北西方に向けて機関を中立にして猫埼北西方沖で錨泊し、船長Bは、操舵室右舷側の甲板上に立ち、浮きを海面に浮かべて潮流の状況を確認した後、釣り客に遊漁をさせようとしていたときにB船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、118番通報を行い、その後、船長A及び船長Bは、緊急を要する負傷者がいなかったため、巡視艇が到着するまで本事故発生場所付近で待機した。</p> <p>本事故により、船長Bが頸椎捻挫、釣り客B₁が頸部捻挫、腰部捻挫及び左殿部打撲傷、釣り客B₂が頸椎捻挫、釣り客B₃が右膝打撲、釣り客B₄が腰部捻挫、右肘部打撲傷及び右肩関節捻挫をそれぞれ負った。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、レーダーを1.5Mレンジで使用していた。</p> <p>船長Aは、魚群が見付からなかったため、早く釣り場を見付けようと思っていた。</p> <p>船長Bは、釣り場に到着する前にA船を双眼鏡で視認した後、衝突するまで一度もA船を見なかった。</p> <p>B船は、錨泊中、右舷側に船長Bと釣り客3人、左舷船尾側に釣り客1人がいたが、左舷側から接近するA船に気付いた者はおらず、乗船者全員が衝突の衝撃に備えることができなかった。</p> <p>B船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、錨泊中に黒色球形の形象物を掲げていなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、猫埼北西方沖を東進中、船長Aが、レーダーでB船の映像を探知した際にB船まで1M以上の距離があったので、魚群探索に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、猫埼北西方沖で錨泊中、船長Bは、航行中にB船の方に向かってきているA船を視認し</p>

		たが、A船が同じ釣り場に向かっているものと思 い、その後、錨泊して遊漁の準備をしていたとこ ろ、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、猫埼北西方沖において、A船が東進中、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、B船に接近していることに 気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	
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"> ・ 魚群探索を行いながら航行する際は、適切な見張りの妨げとならない ように注意すること。 ・ 錨泊中であっても周囲の見張りをを行うこと。 	