

船舶事故等調査報告書（軽微）

1	船舶事故	計	18件
2	船舶インシデント	計	11件
		合 計	29件

平成24年12月21日

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

- 1 漁船第二十八幸福丸運航不能（絡索）
- 2 漁船第七十八住吉丸運航不能（絡索）

（仙台事務所）

- 3 貨物船第七大伸丸衝突（岸壁）

（横浜事務所）

- 4 貨物船さんしゅう丸押船兼引船第七あや丸台船第二菱和衝突
- 5 漁船第十一大師丸漁船第八大師丸衝突
- 6 遊漁船第一大城丸運航不能（機関損傷）
- 7 漁船八号三代丸運航不能（絡網）
- 8 漁船神徳丸運航不能（舵故障）
- 9 引船太成丸浚渫船第三隆盛丸ヨット初雁衝突

（神戸事務所）

- 10 貨物船第三和晃丸漁船第二海生丸漁船第三海生丸衝突（漁具）
- 11 ケミカルタンカー伸和丸運航不能（機関損傷）
- 12 ヨットPRESENT FROM HORSE IIIのり養殖施設損傷
- 13 プレジャーボートスーパー ホーク乗揚
- 14 車両運搬船第六いえしま監視取締艇すこおびお衝突

（広島事務所）

- 15 貨物船宝吉丸衝突（岸壁）
- 16 貨物船氏神丸乗揚

- 17 作業船第二やまこう丸浚渫船第十二やまこう号漁船第2海栄丸衝突（錨索）

（門司事務所）

- 18 漁船事平丸運航不能（機関損傷）
- 19 水上オートバイマリンセーバー運航不能（機関損傷）
- 20 護衛艦ひゅうが引船碧鳳丸衝突
- 21 漁船第八いけす丸乗揚

（長崎事務所）

- 22 貨物船第三和晃丸乗揚
- 23 貨物船第十八幸盛丸乗揚
- 24 モーターボートいそかぜ運航不能（燃料不足）

（那覇事務所）

- 25 旅客フェリーフェリーいへや運航阻害
- 26 旅客フェリーフェリーきかい運航阻害
- 27 ヨット弥勒II乗揚
- 28 油タンカーZALIV AMERIKA 漁船天照衝突
- 29 プレジャーモーターボートK A I 転覆

船舶事故等調査報告書

平成24年11月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012横第140号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年8月10日 12時30分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市観音埼東方沖 観音埼灯台から真方位071° 950m付近 (概位 北緯35° 15.5′ 東経139° 45.3′)
事故等調査の経過	平成23年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 引船 太成丸、19トン 139-19岡山、株式会社 NAVTEC B 浚渫船 第三隆盛丸、318トン なし、松浦企業株式会社 C ヨット 初雁、5トン未満（長さ7.32m） 240-18544 神奈川、個人所有
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 船長C、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし C ステム小破口、ステー曲損、左舷船体擦過傷、船外機カバー損傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、長さ約60m、直径約65mmのナイロン製ロープで作業員4人が乗船したB船を引いて引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、京浜港横浜区に向けて北進中、左舷方から接近するC船を視認した。 C船は、船長Cほか1人が乗船し、神奈川県横浜市金沢区のマリナーナから千葉県鋸南町保田漁港に向けて機帆走により南東進中、左舷方を航行するA船引船列とえい航ロープに気付いた。 船長Cは、B船の船尾を通過しようと思い、船外機の回転数を上げたところ、船外機が停止した。 船長Cは、船外機の再始動を数回試みたが始動しなかったため、帆を操って右転しようとしたが、タッキング（船首を風上に向けて回頭する操船方法）できないまま風にあおられてB船に接近した。 船長Aは、C船が漂流を始めたことに気付いて機関を停止した。 C船は右転できずに風により圧流されてB船に接近し、平成24年8月10日12時30分ごろB船の左舷船首とC船の船首とが衝突し

	<p>た。</p> <p>A船引船列及びC船は、横須賀海上保安部の指示を受け、事故発生場所から離れた所に漂泊して海上保安部の調査を受けた。</p> <p>C船は、横浜から来援したマリーナの船にえい航されて金沢区のマリーナに帰航した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長Cは、約6年の帆走経験があった。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.2mであり、B船の喫水は、船首約1.4m、船尾約1.4mであった。</p> <p>C船は、A船引船列の風上側に位置していたものと考えられる。</p> <p>B船は、衝突後にC船が風に流されないようにロープでC船をつないだ。</p>
分析 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>A なし、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C あり</p> <p>A船引船列は、観音崎東方沖を北進中、左舷方から接近するC船を視認したが、C船が漂流を始めたことに気付き、機関を停止したものの、B船とC船が衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、観音崎東方沖を南東進中、A船引船列を視認し、B船の後方を通過しようとしたところ、船外機が停止したので、帆を操って右転しようとしたが、タッキングできなかつたことから、風により圧流されてB船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、観音崎東方沖において、A船引船列が北進中、C船が機帆走して南東進中、C船が、B船の後方を通過しようとしたところ、船外機が停止したので、帆を操って右転しようとしたが、タッキングできなかつたため、風により圧流されたC船がB船と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"> ・帆船は、機帆走中に機関が故障することも考慮し、引船列等のように行動の自由が効かない船舶から可能な限り離れて航行すること。