

船舶事故調査報告書

平成26年5月29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（支柱）
発生日時	平成25年9月14日（土） 22時00分ごろ
発生場所	愛知県名古屋市に所在する堀川の尾頭橋 ^{おとうぼし} 付近 名古屋市所在の古渡 ^{ふるわたり} 三等三角点から真方位217° 780m付近 （概位 北緯35° 08.5′ 東経136° 53.8′）
事故調査の経過	平成25年9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	プレジャーボート ^{カサカラカラ} CASA KARAKARA、5トン未満 240-34601愛知、個人所有 8.02m (Lr) × 2.95m × 1.63m、FRP ガソリン機関、139.70kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年8月24日 免許証交付日 平成22年12月9日 （平成27年10月26日まで有効） 同乗者A 女性 42歳 同乗者B 女性 28歳 同乗者C 男性 45歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者B）、軽傷 3人（船長、同乗者A及び同乗者C）
損傷	右舷船首外板に剝離及び亀裂
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cを船尾暴露甲板に乗せ、名古屋港に向け、堀川の尾頭橋付近を約19km/hの速力で南南東進した。 船長は、右舷側の操縦席に立って操船していたところ、船首方に黄色く点滅する標識灯（以下「本件標識灯」という。）を2～3回視認した。 船長は、本流域を平成25年9月12日の日中に航行した際、右岸に施工中の仮設棧橋を、左岸にコンクリート製基礎をそれぞれ視認しており、本件標識灯が50m～100m先の水面近くのもののように

	<p>見えたので、川の中央寄りを航行していたところ、本件標識灯が至近にあることに気付き、主機操縦装置のレバーを後進に入れた。</p> <p>本船は、9月14日22時00分ごろ右舷船首部が仮設棧橋構築用の鉄骨（以下「本件鉄骨」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、本船を停船させ、同乗者3人の安全を確認したところ、同乗者3人が負傷を訴えたので、携帯電話で自身の経営する店の従業員に救急車の手配を指示した。</p> <p>同乗者3人は、本事故発生場所付近の沿道まで来た救急車で名古屋市内の病院に搬送された。</p> <p>船長は、本事故発生場所で海上保安庁から聴取を受けた後、本船を堀川沿いの出発地まで回航し、従業員の車で同乗者3人と同じ病院に行った。</p> <p>船長は頸椎捻挫等と、同乗者Aは頸部挫傷等と、同乗者Bは鎖骨骨折及び第二肋骨骨折と、同乗者Cは頸部挫傷等とそれぞれ診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>水象：川面 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 164cm（名古屋）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、1機1軸船であり、船尾から順に船尾暴露甲板、操縦席、船首暴露甲板となっており、船首暴露甲板下にキャビンを設置し、操縦席には操舵装置、主機操縦装置等を装備していた。</p> <p>本件鉄骨は、右岸に施工中の仮設棧橋を拡張するため、川の中央寄りの川上から川下に向かって所定の間隔で打設した2本のH形鋼杭を数本のH形鋼等でつないだものであった。</p> <p>本件標識灯は、灯色が黄色の4秒に1回点滅する高さ約1.4m（水面上約1.8m）の小型標識灯であり、本事故時、本件鉄骨の川上側と川下側にそれぞれ1本ずつ固定されていたが、本事故後、本件鉄骨を施工した護岸工事請負事業者（以下「本件請負事業者」という。）が確認したところ、衝突によって川上側のものが脱落し、水没していた。</p> <p>船長は、本事故後、本件標識灯を水面近くのものと思い、約3mの眼高で水面上約1.8mの本件標識灯を見たので、50m～100m先の水面近くのもののように見えたのだろうと思った。</p> <p>本件鉄骨から数十メートル下流の右岸寄りの鉄骨には、簡易型灯浮標が4個設置されていた。</p> <p>左岸のコンクリート製基礎には、複数の標識灯と簡易型の灯浮標が設置され、本事故当時、上げ潮による水位の上昇で標識灯の灯火近くに水面があった。</p> <p>標識灯及び簡易型の灯浮標は、明るさに違いはあるが、いずれも黄色く点滅するものであった。</p>

	<p>堀川は、名古屋市内を流れる庄内川から分流し、名古屋港に注ぐ延長約16.2km、川幅20m～40m（住吉橋から上流）の名古屋市が管理する一級河川であり、河川環境整備及び保全のため、数か所で護岸工事等が実施されていた。</p> <p>本事故発生場所は、干満差約2m以上の感潮^{かんちよう}区域（干潮から満潮に移るときに河川の流が逆流する区域）であり、本事故時、左岸のコンクリート製基礎は水没していた。</p> <p>本件請負事業者は、9月14日の昼間、右岸に施工中の仮設栈橋を拡張するために本件鉄骨を施工していたが、その工程等は、事前に堀川を利用している船舶運航事業者^{せんぱくうんかうじやう}に文書で通知し、承諾されており、拡張工事の進捗状況に合わせて照明類を順次設置する予定であった。</p> <p>本件請負事業者は、本件鉄骨施工後においても、水路幅が12m～13mある上、本事故発生場所付近の沿道に街灯があり、本件標識灯も設置していたので、夜間、本件鉄骨が船舶の航行の障害になるとは思っていなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、共に救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本事故当時、堀川沿いの出発地から出発する前に自身の経営する飲食店において、コップ1杯に満たない程度のビールを飲んでいました。</p> <p>船長は、15年前から頻りに堀川を航行しており、本事故当時、夜間であり、本事故発生場所付近が暗く、本件鉄骨が黒茶褐色をしていたので、注意していたが、本件鉄骨を視認できなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、堀川の尾頭橋付近を南南東進中、船長が、操縦席に立って操船していたところ、船首方に視認した灯色が黄色の点滅する本件標識灯を実際より遠くにあるように錯覚し、川の中央寄りを航行していたことから、本件鉄骨に向首することとなり、右舷船首部が本件鉄骨に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件標識灯を水面近くのものと思い込み、約3mの眼高で水面上約1.8mの本件標識灯を見たことから、実際より遠くにあるように錯覚したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生場所周辺において、本件標識灯以外の標識灯等が水面近くで灯色が黄色で点滅していたことから、本件標識灯も水面近くのものと思い込んだ可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本流域を9月12日の日中に航行した際、右岸側に施工中の仮設栈橋を、左岸側にコンクリート製基礎をそれぞれ視認していたことから、川の中央寄りを航行したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が堀川の尾頭橋付近を南南東進中、船長が、操縦席に立って操船していたところ、船首方に視認した本件標識灯を実際より遠くにあるように錯覚し、川の中央寄りを航行していたため、本件鉄骨に向首することとなり、右舷船首部が本件鉄骨に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 夜間、護岸工事現場付近を航行する場合、工事の進捗により、航行の障害となる構造物が短期間で施工されていることがあるので、サーチライト等を使用して障害物の確認をすること、また、自船の予定進路上に灯火等を視認したときは、その灯火等の周辺を慎重に確認して航行すること。 ・ 護岸工事請負事業者は、船舶の航行水域に構造物等を施工した場合、できる限り、視認性の良い標識を設置するとともに、船舶に対して航行可能な水域が分かるように表示すること。