

## 船舶事故調査報告書

平成27年1月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年4月13日（日） 19時00分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区 神奈川県横浜市所在の横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から真方位 351°580m付近 （概位 北緯35°23.0′ 東経139°39.4′）
事故調査の経過	平成26年4月14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。
<b>事実情報</b> 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	プレジャーモーターボート ゴールドドラゴン、12トン 235-44758神奈川、個人所有 12.19m (Lr) × 4.13m × 2.17m、FRP ディーゼル機関2基、353.04kW（合計）、平成11年9月 （製造）
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年10月8日 免許証交付日 平成22年10月8日 （平成27年10月7日まで有効） 同乗者A 男性 45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3年3月15日 免許証交付日 平成23年3月4日 （平成28年3月14日まで有効） 同乗者B 男性 36歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者B）、軽傷 4人（同乗者Aほか3人の同乗者）
損傷	船首部に圧損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A及び同乗者Bほか6人を乗せ、京浜港横浜第5区のマリーナから静岡県熱海市初島漁港に向かい、静岡県伊東市伊東港に寄港した後、マリーナへ向けて帰途についた。 船長は、船体中央から船尾にかけてオーニングで覆われた右側端の

	<p>操縦席に座り、手動操舵により、約20～22ノットの対地速力として横浜第5区に入り、マリーナの北東方沖に向けて北北西進した。</p> <p>船長は、航行中、周辺は既に暗くなっていたが、同乗者Aの助言を受けて針路目標を設定し、目視による見張りを行っていた。</p> <p>船長は、マリーナ付近に近づいたと思って減速し、マリーナの入口を目視で探していたものの、同入口が分からず、GPSプロッターを見ていた同乗者Aから左である旨の声を聞き、左回頭して直進したところ、船首方至近に何かがあると気付いたが、平成26年4月13日19時00分ごろ本船の船首がマリーナ入口北側の防波堤（以下「本件防波堤」という。）の中央付近に衝突した。</p> <p>同乗者Aは、衝突の衝撃で前方に飛ばされ、顔面がGPSプロッター付近の構造物に当たって出血し、操縦席の左舷側に立っていた同乗者Bは左舷前方の階段からキャビン内に落下した。</p> <p>船長は、マリーナの事務所に連絡して救急車の手配を依頼するとともに、本件防波堤に沿って南東進し、マリーナに帰着した。</p> <p>負傷者は、救急車で病院へ搬送され、同乗者Bが肋骨骨折と診断され、同乗者Aが額を約10針縫うけがを、ほかの同乗者3人が打撲をそれぞれ負った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約3.0m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻：18時13分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件防波堤は、マリーナの北東方沖にあり、陸岸から南東方に向かって伸びる長さ約660mのコンクリートであった。なお、本件防波堤の南東端には赤色の標識灯が、同標識灯の南方には、南西方に伸びる長さ590mの防波堤の北東端を示す緑色の標識灯がそれぞれ設置されており、両標識灯間の約130mがマリーナの入口になっていた。</p> <p>船長は、年に約10～15回マリーナを出入りしていたが、日没後に出入りした経験は、約2～3回であった。また、ふだんからGPSプロッターを見ている同乗者Aの助言を受けながら目視による見張りを行っていた。</p> <p>船長は、日没後にマリーナを出入りしたとき、同乗者Aに操縦を依頼していたが、航行中、同乗者Aが飲酒をしていたので、同乗者Aの助言を受けながら自ら操縦した。</p> <p>同乗者Bは、船長がマリーナの入口を探しているとき、同乗者Aから左である旨の声を聞いた。</p> <p>GPSプロッターには、本件防波堤及び同乗者Aによりマリーナへの進入経路が分かるように入れた目印が表示されていた。</p> <p>同乗者Aは、本事故時の記憶を失っていた。</p>

	<p>同乗者Aは、約20年前から回航業を行い、マリーナへの出入航経験が数十回以上あり、2年前に本船の回航を行って以来、本事故までに船長から乗船を依頼されて数回乗っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、京浜港横浜第5区でマリーナに向けて北北西進中、周囲が既に暗くなっている状況で、船長が、マリーナの入口が分からなかった際、同乗者Aの左である旨の声に従って左回頭したことから、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者Aの入航経験が船長より豊富であったことから、同乗者Aの助言に対して疑問を抱くことがなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、京浜港横浜第5区でマリーナに向けて北北西進中、船長が、マリーナの入口が分からなかった際、同乗者Aの左である旨の声に従って左回頭したため、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 船長は、夜間に港内の状況が把握できない場合、停止して、GPSプロッターなどにより船位の確認を行ってから航行すること。</li> <li>・ 情報を伝達する際には、あいまいな言い方を避けることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

