

船舶事故調査報告書

平成27年3月26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（係船浮標）
発生日時	平成26年10月27日 18時45分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第1区 名古屋北信号所から真方位192°550m付近 （概位 北緯35°05.09′ 東経136°52.77′）
事故調査の経過	平成26年11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	旅客船 ^{ふくしままきのり} 福島正則、6.6トン 240-41582愛知、近藤産興株式会社（船舶所有者）、東山 ガーデン株式会社（船舶借入人） 14.92m×2.39m×0.75m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 23歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成22年3月25日 免許証交付日 平成26年6月19日 （平成31年6月18日まで有効） 接客係 女性 74歳
死傷者等	軽傷 1人（接客係）
損傷	船首部外板に亀裂
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、接客係1人及び旅客10人を乗せ、名古屋市中区の堀川と名古屋港第1区のガーデンふ頭南方沖を遊覧する目的で、平成26年10月27日17時45分ごろ堀川の棧橋を出発し、ガーデンふ頭に沿って西進したのちに左転し、ガーデンふ頭南方沖を約5ノットの対地速力で南進した。 船長は、いつものように名古屋市港区潮見町所在の新名古屋火力発電所の煙突（以下「本件煙突」という。）を船首目標として航行し、左舷側に見えるはずの名古屋港係船浮標 No12（以下「本件係船浮標」という。）を探しながら航行していたところ、船首方約10mに本件係船浮標を認めて機関を後進とした。 本船は、18時45分ごろ、前進行きあしのある状態で船首部が本

	<p>件係船浮標に衝突した。</p> <p>接客係は、船室の船首側出入口付近に立っていたところ、衝突の衝撃で転倒して負傷した。</p> <p>船長は、本船の損傷状況を確認する一方、接客係に旅客の負傷の有無を確認させ、接客係以外に負傷者がいないことを知り、自力航行して名古屋市港区木場町の棧橋に着棧して旅客を下船させた。</p> <p>運航管理者は、船長から報告を受け、木場町の棧橋にタクシーなどを手配し、旅客を帰宅させた。</p> <p>接客係は、28日、病院に行き、左肩及び左肘挫傷等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 船首部の損傷状況、写真2 本船、写真3 本件係船浮標 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.2m、潮汐 ほぼ満潮時</p> <p>日没時刻：17時04分</p>
その他の事項	<p>安全管理規程の運航基準には、風速15m/s及び波高0.8m以上の場合は発航を中止しなければならないと定められていた。</p> <p>船長は、本船の船長職に就いてから約4か月であったが、本事故発生海域の航行経験が昼間と夜間を合わせて約100回あった。</p> <p>船長は、ふだん、ガーデンふ頭に係留された観測船ふじを通過した辺りで左転し、本件煙突を船首目標として本件係船浮標を左舷側に見て通過した所で、折り返して堀川に帰っており、本件係船浮標に灯火設備がないことを知っていた。</p> <p>船長は、夜間でも海面が穏やかなときは、ガーデンふ頭付近からでも本件係船浮標を視認することができたが、本事故時、ガーデンふ頭付近から本件係船浮標を視認することができず、波の影響によるものと思った。</p> <p>本件係船浮標は、独楽型の浮体で、直径が3.80m、高さが2.43m及び海面上の高さが約0.8mであった。</p> <p>本船は、川船を改造して喫水が浅く、船底が平らな構造で、受風面積が大きく、風の影響で流されやすい船型であった。</p> <p>本船には、GPSプロッター及びレーダーがなかった。</p> <p>旅客は、本事故時、全員座席に腰を掛けていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり
判明した事項の解析	<p>本船は、名古屋港第1区のガーデンふ頭南方沖を南進中、船長が、左舷側に見えてくるはずの本件係船浮標を探すことに注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、本件係船浮標に向</p>

	<p>かう態勢となっていることに気付かずに航行し、本件係船浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、いつものように本件煙突を船首目標としたが、北西の風に圧流されたことから、本件係船浮標に向かう態勢となって航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件係船浮標を左舷側に見て通過した所で折り返していたことから、本件係船浮標を探すことに注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>本船が本件係船浮標に衝突した際、接客係は、立っていたことから、転倒して負傷したものの、旅客は、全員が座席に腰を掛けていたことから、負傷しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、名古屋港第1区のガーデンふ頭南方沖を南進中、船長が、左舷側に見えてくるはずの本件係船浮標を探すことに注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、本件係船浮標に向かう態勢となっていることに気付かずに航行し、本件係船浮標に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>運航管理者は、本事故後、船長に対して次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 風波の影響で本件係船浮標が視認できないときは、本件係船浮標を回らずにガーデンふ頭の南側で折り返すこと。 <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"> ・ 状況に応じて常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船体動揺などが予想される状況下、船内を歩行するような場合、手すりなどをつかみ、不意の動揺に備えること。 ・ 船長は、船体の特性に配慮した操船を行う一方、必要に応じて旅客等に対して安全に対する注意喚起を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

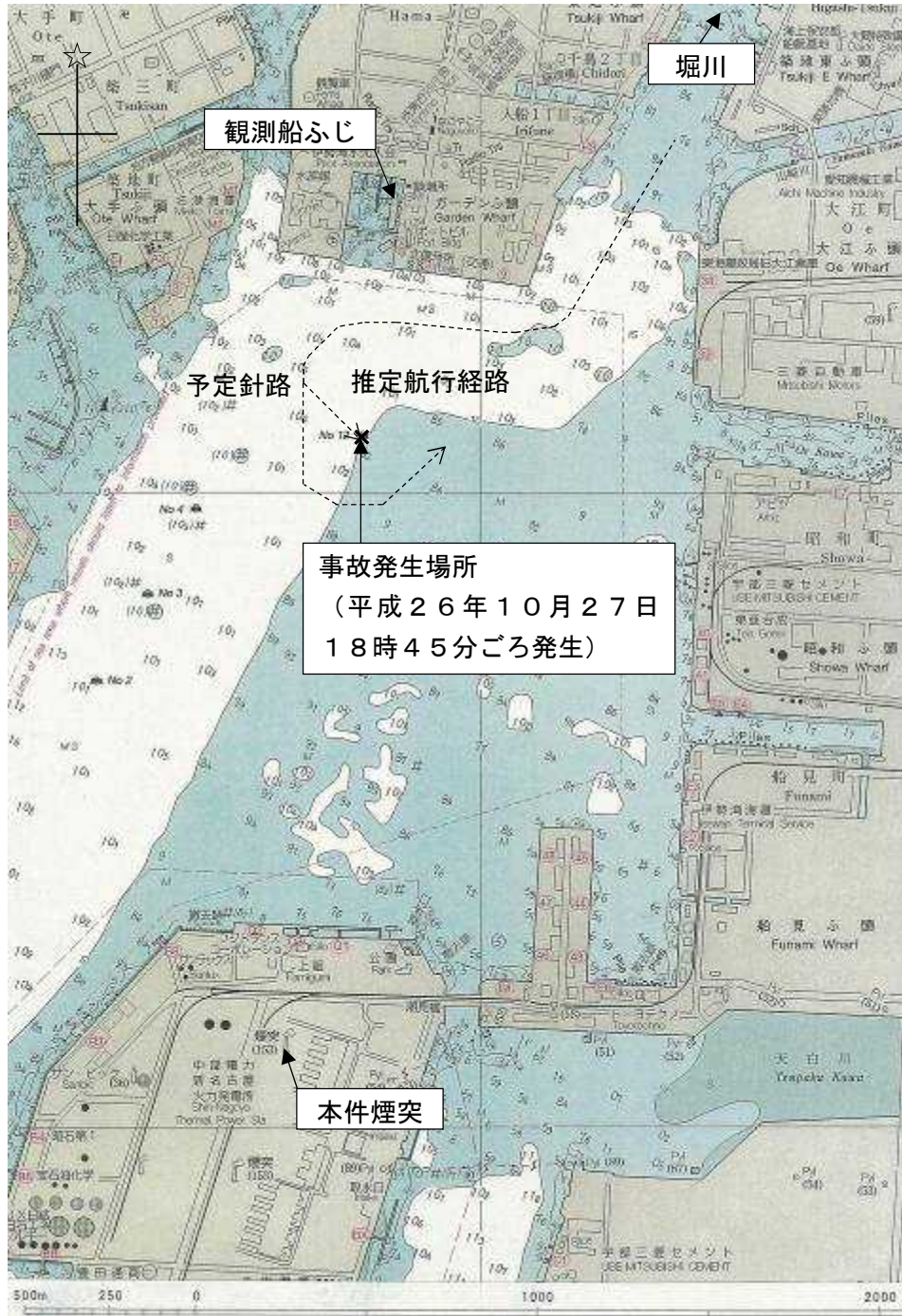




写真1 船首部の損傷状況



写真2 本船



写真3 本件係船浮標