

# 船舶事故調査報告書

平成26年8月7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25年9月3日（火） 12時07分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港 横須賀市所在の観音埼灯台から真方位189° 1,860m付近 （概位 北緯35° 14.4′ 東経139° 44.5′）
事故調査の経過	平成25年9月4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	A 漁船 第五丸 <sup>まるえ</sup> 江丸、4.0トン KN3-11366（漁船登録番号）、個人所有 9.40m（Lr）×2.22m×0.74m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、昭和55年7月 第235-36632号（船舶検査済票の番号） B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし なし、カネハ釣具店 3.59m×1.07m×0.50m、FRP 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 80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51年12月10日 免許証交付日 平成23年3月1日 （平成28年10月23日まで有効） B 操縦者B 男性 66歳
死傷者等	死亡 1人（操縦者B）
損傷	A 左舷船首に擦過傷 B 右舷外板に圧壊、漕手座 <sup>そう</sup> に亀裂等
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、横須賀港を218°の針路、約15.0ノットの対地速力で航行中、船長Aが、操舵室左舷側に立って手動操舵を行っていた。 船長Aは、レーダー画面で正船首僅か右舷方約0.5海里付近に1隻の映像を認め、正船首から右舷側に死角（視界が制限される状態）が生じていたので、操舵室の右舷側入口から顔を出して1隻の手漕ぎ

	<p>ボート（以下「C船」という。）を視認したが、C船以外に他船はいないものと思い、操舵室左舷側の天井開口部から顔を出すなどして船首方の死角を補う見張りを行わず、針路及び速力を保持して航行中、平成25年9月3日12時07分ごろA船の左舷船首とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>C船は、横須賀港において、B船の西方約50mに錨泊しており、C船で釣りをしていた乗船者は、操縦者Bが、B船に1人で乗り、B船を漕いで西進中、漕ぐことを中止し、右舷方から接近するA船の様子を見ていた際、A船とB船が衝突したことを目撃した。</p> <p>船長Aは、衝突音を聞いて異常を感じ、減速して引き返し、無人のB船を発見して衝突したことを知り、落水した者がいないか周囲を捜索したところ、海面でうつ伏せになり、両手で海面をたたいている操縦者Bを発見して近づき、B船の船尾方を航行していた僚船船長を無線で呼んで協力を求め、僚船船長の助けを借りて操縦者BをA船に引き揚げ、急いで横須賀市鴨居漁港に入港し、僚船船長が電話で手配した救急車に引き継いだ。</p> <p>B船は、通り掛かったモーターボートによって鴨居漁港にえい航された。</p> <p>操縦者Bは、搬送された病院で死亡が確認され、溺死と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室左舷側に立って前方を見た場合、前部甲板中央部に設置された漁具や煙突で正船首から右舷側が死角となっていた。</p> <p>B船は、30cm四方のビニール製の赤色旗を長さ85cmの竿<small>きわ</small>に付けて船首に立てていた。</p> <p>操縦者Bは、雨天及び時化<small>しげ</small>の日を除いて毎日、同じ釣具店の貸しボートで釣りに出ている。</p> <p>操縦者Bは、釣具店から貸与されたベスト型の救命胴衣をひもを結ばずに肩に掛けただけにしていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、横須賀港を南西進中、船長Aが、レーダー画面で1隻の映像を認め、その後、視認したC船以外に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを行っていないことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面で1隻の映像を認めた後、C船を視認したが、付近にはB船及びC船がいたものと考えられることから、A船の</p>

	<p>レーダー画面に映像として表示され、船長Aが視認した1隻は、B船の西方にいたC船であり、B船は、A船のレーダー画面に映像として表示されず、船長Aにも視認できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、横須賀港を西進中、操縦者Bが、漕ぐことを中止し、右舷方から接近するA船の様子を見ていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、横須賀港において、A船が南西進中、B船が西進中、船長Aが、C船以外に他船はいないものと思い、船首方の死角を補う見張りを行っておらず、また、操縦者Bが、漕ぐことを中止し、右舷方から接近するA船の様子を見ていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 他船を見落とすことがないように、船首方の死角を補う見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 衝突を避けるための動作は、十分に余裕のある時期に、早期にとること。</li> </ul>