

## 船舶事故調査報告書

平成23年9月15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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月4日（土） 01時20分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎港西防波堤東灯台から真方位095° 110m付近 （概位 北緯34° 37.9′ 東経138° 13.8′）
事故調査の経過	平成22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 遊漁船 <sup>ふくよう</sup> 福洋丸、4.8トン 242-17234静岡、個人所有 10.99m (Lr) × 2.65m × 1.05m、FRP ディーゼル機関、242kW、平成3年12月12日 B モーターボート <sup>ビッグバード</sup> BIG BIRD II、5トン未満 242-7472静岡、個人所有 5.90m (Lr) × 2.09m × 0.86m、FRP ガソリン機関、55kW、昭和55年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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9月3日 免許証交付日 平成21年12月9日 （平成26年12月26日まで有効） B 船長B 男性 71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6月4日 免許証交付日 平成18年12月18日 （平成24年2月11日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 3人（船長B、同乗者B <sub>1</sub> 、同乗者B <sub>2</sub> ）
損傷	A 右舷船首外板に破口を伴う損傷 B 左舷船首外板に破口を伴う損壊
事故の経過	A船は、御前崎港において、船長Aが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、船長Aが、舵輪後方の椅子の上に立ち上がり、操舵室天井に設けられた小窓から上半身を出して右足で舵輪を操作し、約6.5ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で同港沖の釣り場に向かった。 船長Aは、出航時から、船首甲板で釣り道具の仕掛け作りをしている釣り客の手元を照らすように200Wのハロゲン灯の作業灯2個を点灯し、

	<p>御前崎港外波除堤灯台から御前崎港防波堤B灯台の間を通過後、釣り客のために船首甲板を照らしていた作業灯を消してから、港外に向けて約0.5海里北北東進した頃、平成22年9月4日01時20分ごろ衝撃を受けてB船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り仲間2人を乗せ、船長Bが舵輪後方の椅子に腰掛けて手動操舵に当たり、約5.4knで係留地の御前崎港のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に向かった。</p> <p>船長Bは、右舷方に見えていた本件マリーナの棧橋照明灯を見ながら港内に向けて南南西進し、港口である西防波堤東灯台の西方を通過し、本件マリーナの棧橋照明灯の北端付近に向け右転を開始したところ、衝撃を受けてA船と衝突したことを知った。</p> <p>船長B及び同乗者B<sub>1</sub>は頭部外傷を、同乗者B<sub>2</sub>は顔面外傷及び口腔内裂傷をそれぞれ負った。</p> <p>B船は、A船にえい航されて御前崎港に着岸したが、その後、修理費を考慮して廃船処理された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、法定灯火を表示していた。</p> <p>船長Aは、操舵室天井に設けられた小窓から上半身を出していたので、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>B船の法定灯火のスイッチは「入」となっていた。</p> <p>B船にレーダー装備はなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="515 1099 815 1144">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1099 1457 1144">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1144 815 1189">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1144 1457 1189">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1189 815 1234">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1189 1457 1234">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1234 815 1742">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1234 1457 1742"> <p>A船は港外に向けて北北東進中、B船は港内に向けて南南西進して右転中、御前崎港において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、入港するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、次の進路目標である右舷方の本件マリーナの棧橋照明灯に注意を向け、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、出港するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は港外に向けて北北東進中、B船は港内に向けて南南西進して右転中、御前崎港において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、入港するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、次の進路目標である右舷方の本件マリーナの棧橋照明灯に注意を向け、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、出港するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は港外に向けて北北東進中、B船は港内に向けて南南西進して右転中、御前崎港において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、入港するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、次の進路目標である右舷方の本件マリーナの棧橋照明灯に注意を向け、前路の適切な見張りを行っていなかったことから、出港するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していた可能性があると考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、御前崎港において、A船が北北東進中、B船が港内に向けて右転中、船長A及び船長Bが適切な見張りを行っていなかったため、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>								