

船舶事故調査報告書

平成23年10月27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 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年5月15日（日） 12時35分ごろ
発生場所	茨城県日立市日立港東防波堤灯台から真方位166° 1,700m付近 （概位 北緯36° 28. 0′ 東経140° 38. 2′）
事故調査の経過	平成23年5月27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 第三日 ^{にっしょう} 正丸、9.1トン 231-10252茨城、個人所有 14.03m (Lr) × 3.34m × 1.31m、FRP ディーゼル機関、235.36kW、昭和48年11月 B モーターボート マモル8号、0.9トン 232-39177茨城、守運輸株式会社 6.47m (Lr) × 2.00m × 0.47m、FRP ディーゼル機関、54.50kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 40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9年7月4日 免許証交付日 平成19年6月26日 （平成24年7月3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 平成16年3月25日 免許証交付日 平成20年9月5日 （平成26年3月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 4人（船長及び乗船者）
損傷	A なし B 右舷船首部の防舷物4か所の固定ロープ切断
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人が乗船して日立港沖を帰航のため、日立市日立久慈漁港に向けて約14ノットで北進した。 船長Aは、遠方の日立港沖の作業船等に注意していたが、漂泊中のB船の船体塗色が青色で見えづらかったため、A船の船首方約30mになって初めてB船に気付き、右舵をとって避航しようとした。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人3人が乗船して日立港東防波堤南南東沖において、船首を東方に向け、機関中立にして釣りをしながら

	<p>漂泊していた。</p> <p>船長Bは、真っすぐに接近してくるA船に気付いたが、A船を巡視船と思い、動静確認を中断し、立入検査準備のために法定書類を船橋内に取りに行き、A船が間近に来た時に巡視船でないことに気付いて左舵をとった。</p> <p>両船は、平成23年5月15日12時35分ごろ、A船の船首左舷側とB船の船首右舷側が衝突した。</p> <p>B船は、衝突によって揺れ、全乗船者4人が腰椎打撲等の負傷を負った。</p>		
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>		
その他の事項	<p>船長Aは、目視のみで見張りをを行い、レーダーは起動していたが、使用していなかった。</p>		
分析	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <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> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>なし</p> <p>A船は航行中、B船は漂泊中、日立港東防波堤南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視のみで見張りをを行い、B船の船体塗色が青色で見えづらく、レーダーを使用した適切な見張りを行っていなかったことから、B船に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船をB船に接近する巡視船と思い込み、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船が間近に接近して巡視船でないことに気付いたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	<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>なし</p> <p>A船は航行中、B船は漂泊中、日立港東防波堤南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視のみで見張りをを行い、B船の船体塗色が青色で見えづらく、レーダーを使用した適切な見張りを行っていなかったことから、B船に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船をB船に接近する巡視船と思い込み、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船が間近に接近して巡視船でないことに気付いたものと考えられる。</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>なし</p> <p>A船は航行中、B船は漂泊中、日立港東防波堤南南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視のみで見張りをを行い、B船の船体塗色が青色で見えづらく、レーダーを使用した適切な見張りを行っていなかったことから、B船に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船をB船に接近する巡視船と思い込み、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船が間近に接近して巡視船でないことに気付いたものと考えられる。</p>		
原因	<p>本事故は、日立港東防波堤南南東沖において、A船が航行中、B船が漂泊中、両船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>		
参考	<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"> ・レーダーを併用する等の適切な見張りの励行 		