

船舶事故調査報告書

平成23年3月10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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年11月21日（日） 06時50分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市城ヶ島南方沖 城ヶ島灯台から真方位193° 0.95海里（M）付近 （概位 北緯35° 07.2′ 東経139° 36.4′）
事故調査の経過	平成22年11月22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 第十一 ^{とちぎ} 栃木丸、7.9トン 235-16661 神奈川、有限会社栃木丸 11.98m (Lr) × 3.70m × 1.19m、FRP ディーゼル機関 426.59kW、昭和59年9月 B 漁船 ^{ひでぎ} 英樹丸、1.57トン KN3-15444（漁船登録番号）、個人所有 6.95m (Lr) × 1.95m × 0.52m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和53年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 26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12日 免許証交付日 平成20年12月17日 （平成26年3月11日まで有効） B 船長B 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年9月8日 免許証交付日 平成22年7月5日 （平成27年9月7日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長）
損傷	A 魚群探知機振動子曲損、船底擦過傷 B 左舷船首部破断、マスト折損、ウインチ脱落
事故の経過	A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、いか釣り客10人を乗船させ、約15ノットの速力で釣り場に向けて城ヶ島南方沖を南南東進していた。 船長Aは、作動させていたレーダーを0.75Mレンジに設定し、操縦席に腰を掛け、船首を左右に振って見張りを行っていたが、衝突の衝撃でB船の存在に初めて気付いた。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、城ヶ島南方沖において、船首を北方

	<p>に向け、船首部左舷側に備えたネットホーラーを使用して刺し網の揚網作業に従事していた。</p> <p>船長Bは、左舷前方約400～500mのところにB船に向かってくる態勢のA船を視認したが、A船が揚網作業中のB船を避けるものと思い、同作業を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が針路及び速力を変えず約100mのところに接近したとき、衝突の危険を感じ、A船に対して大声で叫ぶとともに両手を振って避航を促した。</p> <p>両船は、平成22年11月21日06時50分ごろ、城ヶ島南方沖約1.5km付近において、A船の船首とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で海中転落したが、A船に救助されて病院に搬送され、低体温症及び急性気管支炎と診断された。後日、別の病院で海水吸引による肺炎及び胸膜炎と診断された。</p> <p>B船は、水船状態となり、僚船により三浦市三崎漁港にえい航された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好、日出時刻 06時20分ごろ</p> <p>海象：波高 約1m</p>								
その他の事項	<p>船長Aは、本事故発生まで約7年間、船長としてA船の運航に携わっており、城ヶ島南方沖に刺し網があることを承知していた。</p> <p>本事故当時、A船に乗り組んでいた2人は、釣り客の接遇に当たっていた。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行うことができる手段を備えていなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td> <p>A船が南南東進中、B船が揚網作業中、城ヶ島南方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、衝突の衝撃でB船の存在に初めて気付いたことから、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、A船に対して大声で叫ぶとともに両手を振って避航を促したものと考えられる。</p> <p>B船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えていれば、A船に対してB船の存在を知らせることができ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 あり、B なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船が南南東進中、B船が揚網作業中、城ヶ島南方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、衝突の衝撃でB船の存在に初めて気付いたことから、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、A船に対して大声で叫ぶとともに両手を振って避航を促したものと考えられる。</p> <p>B船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えていれば、A船に対してB船の存在を知らせることができ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 あり、B なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船が南南東進中、B船が揚網作業中、城ヶ島南方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、衝突の衝撃でB船の存在に初めて気付いたことから、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、A船に対して大声で叫ぶとともに両手を振って避航を促したものと考えられる。</p> <p>B船が、有効な音響による信号を行うことができる手段（携帯式エアホーン等）を備えていれば、A船に対してB船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、城ヶ島南方沖において、A船が南南東進中、B船が揚網作業中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、B船の存在に気付かず航行し、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>								