

# 船舶事故調査報告書

平成23年6月2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

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月24日（日） 08時35分ごろ
発生場所	神奈川県大磯町大磯港西防波堤灯台から真方位153° 2.0海里付近 （概位 北緯35° 16.5′ 東経139° 20.3′）
事故調査の経過	平成22年10月26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 モーターボート <sup>ビューティフル アロマ</sup> BEAUTIFUL AROMA、2.6トン 235-47152 神奈川、個人所有 8.53m (Lr) × 2.37m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、103.00kW、平成19年3月 B モーターボート みさご丸、総トン数なし 235-48167 神奈川、個人所有 2.75m (Lr) × 1.17m × 0.42m、FRP ガソリン機関、4.41kW、平成20年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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3年7月26日 免許証交付日 平成18年7月5日 （平成23年7月25日まで有効） B 船長B 男性 61歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年7月18日 免許証交付日 平成20年7月18日 （平成25年7月17日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷前部外板に擦過傷 B 船体中央部の右舷側ブルワークに破損、左舷ブルワークに亀裂等
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、大磯港南方沖を約21ノットの速力で自動操舵により南西進していた。 船長Aは、釣り船や漁船が多く存在する水域を通過したことから、操縦席に腰掛けた姿勢で左舷方に向いて仕掛けの絡みを解いていたとき、平成22年10月24日08時35分ごろ、衝撃を感じた。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組んでいた。</p> <p>船長Aは、直ちにA船を止めて周囲を確認したところ、右舷後方約20～30mのところにB船を、その船尾部に海面に顔をつけてうつ伏せ状態の船長Bを視認し、付近を航行していた第三船（以下「C船」という。）の助けを借りて船長BをA船に収容するとともに、C船の船長に救急車の手配を依頼した。</p> <p>船長Bは、A船上でC船の同乗者から人工呼吸などの処置を受けながら平塚市平塚新港に搬送され、運ばれた病院で蘇生後脳症による両上下肢機能障害及び意識障害と診断された。</p> <p>B船は、通り掛かった漁船によりA船が出航した神奈川県平塚市のマリナーにえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>	
その他の事項	<p>船長Aは、持病等がなく、健康状態は普通であった。</p> <p>船長Bの健康状態は、普通であった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船には、海中に破れたパラシュート型シーアンカーが、甲板上に折れ曲がった釣り竿がそれぞれあり、甲板上に釣り糸が絡みついていた。</p>	
分析	<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 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>なし</p> <p>A船は、大磯港南方沖を南西進中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、パラシュート型シーアンカーを入れ、船首を北方に向け、漂泊状態で釣りをしていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方に向けて仕掛けの絡みを解いていたこと、及び衝突後にB船の存在に気付いたことから、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は意識障害のために情報が得られなかったことから、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、大磯港南方沖において、A船が南西進中、B船が漂泊中、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>	