

船舶事故調査報告書

平成24年4月12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23年11月3日（木、祝日） 13時40分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市所在の横須賀港東防波堤北灯台から真方位273° 1.1海里付近 （概位 北緯35° 19. 8′ 東経139° 38. 4′ ）
事故調査の経過	平成23年12月1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 第三うすたつ丸、0.4トン KN3-12793（漁船登録番号）、個人所有 4.88m (Lr) × 1.61m × 0.61m、FRP ガソリン機関、18.39kW、昭和62年9月 B 手漕ぎボート（船名なし） なし、相川ボート店 全長 3.55m、FRP
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68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11月12日 免許証交付日 平成19年10月18日 （平成25年2月22日まで有効） B 操縦者B 男性 51歳 同乗者B 男性 41歳
死傷者等	A なし B 負傷 2人（操縦者B及び同乗者B）
損傷	A なし B 右舷中央部外板破損及び亀裂
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、横須賀港の‘神奈川県横須賀市所在の日産自動車追浜工場護岸’（以下「本件護岸」という。）の西方水路を自己所有のワカメ養殖いかだに向け、船首が浮上し、船首方に死角が生じた状態で北北東進した。 B 船は、操縦者B及び同乗者Bが乗り、本件護岸北方沖の釣り場から手漕ぎにより西進し、本件護岸の北西端を右回頭したところ、操縦者B及び同乗者Bが、船首前方約150m付近に船首を浮上させてB船に真っすぐに向かってくるA船を視認した。 操縦者Bは、A船の動静に変化がないことから、A船との衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭させたが、A船との衝突を避けきれ

	<p>そうになかったため、衝突直前に立ち上がり、大声を出し、両手を振ってA船に対して注意喚起を行っていたところ、A船が急に右回頭した。</p> <p>両船は、平成23年11月3日13時40分ごろ、本件護岸の北西端付近において、A船の船首がB船の右舷中央部に乗り揚げるように衝突した。</p> <p>B船は、衝突直後、一時水船状態となったが、船長Aにより排水され、操縦者B及び同乗者Bは、A船に移乗した。</p> <p>本事故により操縦者B及び同乗者Bは、打撲等を負った。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>A船は、船外機付きの和船型船舶であった。</p> <p>操縦者B及び同乗者Bは、A船を視認したとき、A船の船首が浮上して船長Aの姿が見えなかった。</p> <p>A船は、衝突直前までエンジン音に変化しなかった。</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 なし</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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
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船は北北東進中、B船は手漕ぎにより航行中、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、死角が生じた状態で航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突直前までB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、衝突直前に操縦者Bの声を聞き、右回頭をした可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向けて接近してきたことから、衝突を避けるため、B船を本件護岸に向けて左回頭し、さらに、声を出して両手を振り、A船に対して注意喚起を行ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、横須賀港の本件護岸の北西端付近において、A船が北北東進中、B船が手漕ぎにより航行中、船長A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"> ・船首浮上による死角が生じる場合は、眼高を変化させたり、船首を振るなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。 								