

船舶事故調査報告書

平成24年8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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年2月5日（日） 13時17分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水港外港防波堤南端付近 静岡市所在の清水真埼灯台から真方位023° 820m付近 （概位 北緯35° 01.7′ 東経138° 31.2′）
事故調査の経過	平成24年2月6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 ^{いほさき} 廬崎丸、5トン未満 242-15762 静岡、個人所有 7.46m (Lr) × 2.32m × 0.67m、FRP ディーゼル機関、117.70kW、平成2年11月 B ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 2.46m × 1.13m × 0.40m、FRP 船外機、2HP、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年8月11日 免許証交付日 平成20年1月16日 （平成25年2月11日まで有効） B 操縦者B 男性 62歳 海技免状等なし
死傷者等	なし
損傷	A 船首船底部擦過傷 B 左舷船尾部破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、清水港へ向けて速力約10.4ノットで西進中、船長Aが操船し、船首が浮上して船首方に死角が生じている状態であった。 船長Aは、清水港へ入港するために船首目標としていた清水港外防波堤南端灯台と清水港外港防波堤南端の周囲に約30mの幅で敷設されている消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）を確認することに気を取られ、また、船首浮上による船首方の死角を補うための対策を取らず、衝突するまでB船には全く気付かなかった。 A船は、針路及び速力を変更せずに西進を続け、平成24年2月5日13時17分ごろA船の船首部とB船の左舷船尾部が衝突した。

	<p>B船は、操縦者Bが1人で乗り、本件消波ブロック外縁付近で錨泊して釣りをしていた。</p> <p>操縦者Bは、衝突の約15秒前に左舷正横やや船尾側の距離約100mから接近中のA船に気付き、大声を出した。</p> <p>操縦者Bは、衝突直前に海へ飛び込み、船長Aらにより救助された。</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0.5m</p>								
その他の事項	<p>A船及びB船は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>A船には、レーダーはなかった。</p> <p>B船は、船体塗色は黒色であった。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は清水港へ向けて西進中、B船は釣りをしながら錨泊中、清水港外港防波堤南端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、清水港へ入港するため、本件消波ブロックと清水港外防波堤南端灯台に注意を向け、また、船首浮上による船首方の死角を補うための対策を取らずに航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突するまでB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷方から接近するA船に気付き、声を出して注意喚起し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	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は清水港へ向けて西進中、B船は釣りをしながら錨泊中、清水港外港防波堤南端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、清水港へ入港するため、本件消波ブロックと清水港外防波堤南端灯台に注意を向け、また、船首浮上による船首方の死角を補うための対策を取らずに航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突するまでB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷方から接近するA船に気付き、声を出して注意喚起し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	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は清水港へ向けて西進中、B船は釣りをしながら錨泊中、清水港外港防波堤南端付近において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、清水港へ入港するため、本件消波ブロックと清水港外防波堤南端灯台に注意を向け、また、船首浮上による船首方の死角を補うための対策を取らずに航行し、適切な見張りを行っていなかったことから、衝突するまでB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷方から接近するA船に気付き、声を出して注意喚起したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、清水港外港防波堤南端付近において、A船が清水港へ向けて西進中、B船が釣りをしながら錨泊中、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"> ・周囲の見張りを行うとともに、船首浮上による船首方の死角があるときは、それを補う措置を講じ、死角内の他船を見落とすことのないようにすること。 								