

船舶事故調査報告書

平成26年4月24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25年4月13日（土） 15時30分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市天神島南方沖 横須賀市所在の長井港防波堤灯台から真方位251° 610m付近 （概位 北緯35° 12.4′ 東経139° 36.1′）
事故調査の経過	平成25年4月15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 第八昇丸 ^{のぼる} 、4.9トン KN3-15438（漁船登録番号）、個人所有 11.50m（Lr）×3.30m×1.01m、FRP ディーゼル機関、389.00kW、平成18年1月 第235-46338号（船舶検査済票の番号） B カヌー（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 5.50m×0.56m×0.35m、FRP 機関なし、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2年12月12日 免許証交付日 平成22年11月6日 （平成27年12月11日まで有効） B 操船者B 男性 43歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（操船者B）
損傷	A なし B 全損
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、横須賀市長井漁港へ向け、天神島南方沖に設置されている二つのブイの間を速力約8～9ノット（kn）で北東進中、船長Aが、操舵室で操縦席に座って操船していたところ、平成25年4月13日15時30分ごろ、天神島南方沖において、A船の船首がB船の左舷と衝突した。

	<p>B船は、操船者Bが1人で乗り組み、横須賀市長井の長浜海岸に戻るために天神島南方沖を南西進中、15時26分ごろ、操船者Bが、パドルで漕いでいたところ、B船の約1km前方に航行中のA船を認めた。</p> <p>操船者Bは、A船の動静を確認しながら、最微速で航走を続けたが、A船がB船の方に近づいてくるので、15時27分ごろ、漕ぐことをやめ、B船の存在を示そうとしてパドルを頭上で振り始めたが、A船がほぼ正船首方向からB船に向かって接近し、A船の進路に変化が認められないため、不安に思い、パドルを振り続けた。</p> <p>操船者Bは、B船がカヌーなので、停留状態から船首方向を変えて避航するには時間がかかり、仮にB船が避航したとしても、A船が、B船に至近で気づき、B船の避航方向と同じ方向に進路を変えたときには、再び船首方向を変えて避航することが、不可能であると思い、B船が避航するよりも、A船にB船を避航してもらった方が良いと考えたので、漕ぐことをせず、大声で叫びながら、パドルを振り続けたが、A船の船首がB船の左舷に衝突した。</p> <p>操船者Bは、衝撃で海に投げ出され、A船の右舷後方に浮上した。</p> <p>船長Aは、船の速力が低下したので、流木等に引っかかったのかと思い、クラッチを中立にして船尾方を確認したところ、カヌーが見えたので、衝突したことを知り、操船者を救助して長井漁港に入港した。</p> <p>操船者Bは、救急車で病院に搬送され、右脛骨^{けい}高原骨折、左膝関節脱臼等と診断を受けた。</p> <p>B船は、A船の後方を航行していた漁船に揚収された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4 海象：波向 南、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、約8～9knの速力で航行すれば、船首が上昇し、操縦席では船首方の見張りに死角（視界が制限される状態）を生じていたが、船長Aが、死角を補うために船首を振って前方を確認するなどの対処をしていなかった。</p> <p>A船の同乗者は、遊漁を終えた後の甲板上の後片付けを行っており、B船を視認しなかった。</p> <p>船長Aは、度付きの偏光グラスを着用していた。</p> <p>本事故当時の太陽の方位は約258°であり、高度は約32°であった。</p> <p>船長Aは、当地で約24年の遊漁船業の経験があり、ふだん、航行中にはレーダーを使用しているが、本事故当時、長井漁港までの航行距離が短く、夕刻に近くなって風が吹き始め、付近に他船がいると思わなかったため、レーダーを使用していなかった。</p> <p>B船には、レーダーリフレクターや旗などはなかった。</p>

	<p>操船者Bは、ブレードが黒色であり、黄色の文字が記載されているパドルを使用しており、緑色の帽子、緑色の着衣及び黒色の救命胴衣を着用し、ホイッスル等はなかった。</p> <p>操船者Bは、日頃から他の動力船と衝突の虞のあるときは、避航せず、パドルを振ってB船の存在を相手船に認識させ、避けてもらうようにしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、天神島南方沖で北東進中、船長Aが、付近に他の船がないものと思い込み、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、天神島南方沖を航行中、操船者Bが、接近するA船に気付いて停留し、B船が停留状態から避航動作をとるには時間がかかり、また、A船が、B船に気付いて至近で進路を変えたとき、B船の避航方向と同じ方向に進路を変えてしまえば、B船が避航することは不可能であると考え、漕ぐことはせず、A船にB船を避航させようとしてパドルを振り続けたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、天神島南方沖において、A船が北東進中、B船が停留中、船長Aが船首方の死角を補う見張りを行っていなかったため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・航行中は、船首方の死角を補う見張りを行うこと。 ・カヌーに乗船する際は、周囲から容易に認識される色の着衣及び救命胴衣を着用し、ホイッスルや航海用携帯汽笛等を携行することが望ましい。 ・カヌーで船舶が輻輳する海域を航行するときは、レーダーリフレクターを装着し、周囲から認識されやすい目印を掲げることが望ましい。 ・カヌーで航行中、他船と接近すれば、衝突を避ける動作をとることが困難な場合があるので、他船との接近を避けるため、早期に動作をとること。