

船舶事故調査報告書

平成26年7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11月2日（土） 14時15分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市諸磯 ^{もろいそ} 埼北西方沖 諸磯埼灯台から真方位317° 620m付近 （概位 北緯35° 09.6′ 東経139° 36.2′）
事故調査の経過	平成25年11月5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 第五伊三郎丸 ^{いさぶろう} 、10トン KN2-1582（漁船登録番号）、個人所有（船舶所有者）、 個人使用（船舶借入人） 11.98m（Lr）×3.48m×1.25m、FRP ディーゼル機関、356.72kW、昭和60年9月13日 第235-17518号（船舶検査済票の番号） B プレジャーモーターボート ^{ケイキユウ} KEIKYU ^{アール} R3、1.5トン 235-50937 神奈川、三崎観光株式会社 5.78m（Lr）×2.21m×1.20m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成25年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 78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8月27日 免許証交付日 平成23年5月19日 （平成28年8月17日まで有効） B 船長B 男性 44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 平成3年11月18日 免許証交付日 平成22年5月24日 （平成27年5月23日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び同乗者）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷外板に割損、操縦席上部オーニング支柱の曲損等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客9人を乗せ、諸磯埼の北西方を約13ノット(kn)の速力で北東進していた際、船長Aが、操縦席の椅子に腰を掛けて操船を行い、付近に設置されている定置網の近くで変針しようとしていたところ、平成25年11月2日14時15分ごろ船首がB船の右舷に衝突した。</p> <p>船長Aは、日頃、本事故発生海域付近において、釣りをを行っている船を見掛けることがなかったので、本事故当時、船首方の見張りを行っていたものの、他船がいるとは思っておらず、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、諸磯埼北西方沖に13時00分ごろ錨泊した。</p> <p>船長B及び同乗者は、お互いに背中合わせになり、立った姿勢で釣りを行っていたところ、船長Bが、右舷方約10mの距離から接近して来るA船に気付き、危ないと声を出したものの、何も動作を行うことができず、B船にA船が衝突した。</p> <p>B船は、左舷側へ転覆して船長B及び同乗者が海へ投げ出され、180°横転した船体が、2人の上に覆い被^{かぶ}さった。</p> <p>船長B及び同乗者は、被^{かぶ}さったB船の甲板と海面との間にできた空間に頭を出し、互いの安否を確認後、転覆したB船から泳いで脱出した。</p> <p>A船の僚船は、遊漁を終えて三浦市小網代湾^{こあじろ}の船着き場へ向けて本事故海域付近を航行していたところ、僚船の船長(以下「船長C」という。)が、本事故を目撃して救助に向かい、船長B及び同乗者がB船の下から出てきたので、救助を行い、118番及び119番に通報し、三浦市所在のマリーナ(以下「本件マリーナ」という。)に連絡をして船着き場へ航行した。</p> <p>船長B及び同乗者は、船着き場に到着後、救急車で病院へ搬送され、船長Bが下唇切創及び下顎部^{あご}打撲等と、同乗者が右耳介切創及び右上腕等打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>船長Aは、A船からB船のバルピットにロープを取り、事故現場付近で待機していたが、僚船が船着き場から戻ってきたので、釣り客を降ろすためにA船を船着き場へ自力で航行させた。</p> <p>船長Cは、船長Aに代わってB船を監視していたところ、本件マリーナの救助艇が、来援し、B船を本件マリーナへえい航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 北北東、風力 2 海象：波高 0.5m、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーが装備されていたが、本事故当時、故障していた。</p> <p>A船は、燃料油を積んだばかりであり、船尾トリムになって船首が上がった状態となり、また、約13knの速力で航行すれば、船首が浮</p>

	<p>上し、船長Aが操縦席の椅子に腰を掛けて見張りを行っていたことから、本事故当時、船首方に死角（視界が制限される状態）が生じており、船長Aは、本事故後、B船が死角に入っていたので、発見できなかったものと思った。</p> <p>A船の釣り客は、全員が釣り道具等の片付けを行っていたので、誰もB船を視認しなかった。</p> <p>船長B及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、汽笛を装備していなかったが、手持ち式のエアホーンを搭載していた。</p> <p>船長Bは、B船の周囲に手漕ぎボート約4隻及び遊漁船1隻が停留していることを認め、接近して来る他船はいないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、年間10回程度、船を借りて海に出ており、いつもは三浦半島の東側のマリーナから東京湾へ出ているが、本件マリーナから出ることは初めてであった。</p> <p>本件マリーナの従業員は、B船の出発前、船長B及び同乗者をB船に乗せ、周辺海域を航行しながら、航行上の注意事項の説明を行っており、その後、B船が出発していた。</p>
<p>分析</p> <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 あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、諸磯埼北西方沖を北東進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い込み、船首方に死角が生じた状態で航行していたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、諸磯埼北西方沖で錨泊して釣り中、船長Bが、B船の周囲に手漕ぎボート及び遊漁船が停留していることを認め、接近して来る他船はいないものと思い込み、釣りを続け、右舷方約10mにA船が接近して気付いたことから、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、諸磯埼北西方沖において、A船が北東進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、船首方に死角が生じた状態で航行し、また、船長Bが右舷方約10mにA船が接近して気付いたため、A船とB船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"> ・船首死角が生じている場合は、船首死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・レーダーが故障しているときは、修理を行うこと。