

## 船舶事故調査報告書

平成27年9月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年6月20日 07時48分ごろ
発生場所	浦賀水道航路第2号灯浮標北北東方沖 <small>はぎゆう</small> 萩生港第1防波堤灯台から真方位305° 2.1海里付近 （概位 北緯35° 13.20′ 東経139° 47.43′）
事故調査の経過	平成27年6月22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。
<b>事実情報</b> 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 第七 <small>しんこう</small> 神功丸、14トン KN2-1659（漁船登録番号）、個人所有 14.36m (Lr) × 4.14m × 1.40m、FRP ディーゼル機関、519.00kW、平成13年8月23日 第235-42827号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート <small>ラブ</small> LOVE II、5トン未満 232-31761千葉、個人所有 6.27m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成2年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43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10年1月26日 免許証交付日 平成25年1月10日 （平成30年1月25日まで有効） B 船長B 男性 41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11年8月20日 免許証交付日 平成26年2月17日 （平成31年12月20日まで有効） 同乗者B 男性 42歳
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 右舷船首に擦過傷 B 右舷船首外板に割損、操舵室屋根の圧壊等

## 事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客17人を乗せ、千葉県富津市金谷沖の釣り場へ向け、平成27年6月20日06時56分ごろ、神奈川県横浜市中区の棧橋を出発した。

船長Aは、手動操舵により対地速力約21ノット(kn)で、浦賀水道航路の東方を南進中、浦賀水道航路第4号灯浮標(以下「4号灯浮標」という。)を通過した辺りから携帯電話で通話を始め、約3分間の通話ののち、同電話でウェブページを開いて船首方とウェブページとを交互に見ながら操船を続けていた。

A船は、07時48分ごろ、浦賀水道航路第2号灯浮標(以下「2号灯浮標」という。)北北東方において、その右舷船首とB船の右舷船首とが衝突し、B船を乗り切った。

船長Aは、A船を回頭させてB船に接近し、B船の状況を確認して海上保安庁へ本事故の発生を通報し、また、僚船に連絡を取って救援を求め、B船の近くで待機した。

A船は、巡視艇が到着したあと、来援した僚船に釣り客を移乗させ、神奈川県横須賀市の横須賀港第2区の長浦ふ頭へ着岸し、海上保安庁による事情聴取を受けた。

B船は、船長が1人で乗り組み、知人(以下「同乗者B」という。)1人を乗せ、浦賀水道航路南口付近の釣り場へ向け、06時30分ごろ千葉県富津市の新富運河を出航した。

B船は、07時00分ごろ2号灯浮標の北北東方に到着し、船首からシーアンカーを投入して機関を停止し、船尾甲板において、船長Bと同乗者Bがお互いに背中合わせの状態です立って釣りを行っていた。

船長Bは、4号灯浮標付近にA船を認め、その動静を気にしながら釣りを続けていたところ、距離約100mに接近してもA船が避航する様子を見せないことから、衝突の危険を感じ、釣り竿を置いて操縦席の前に移動した。

B船は、船長Bが、機関を始動して避航動作をとろうと考えたが、シーアンカーを投入しているので、避航動作をとることができないと思い、どうしたらいいのか分からず、焦りを覚えながら、同乗者Bと共にA船に向かって声を上げ、手を振ったものの、A船と衝突した。

船長B及び同乗者Bは、A船が右舷側をこするようにして乗り切るのが見えたので、船長Bが操縦席の屋根の下で待避し、同乗者Bが左舷通路に避難したものの、A船の外板で操縦席の屋根が潰され、両人が負傷した。

船長Bは、近寄って来たA船に海上保安庁への通報を依頼し、同乗者Bと共に、来援した巡視艇に救助されて神奈川県横須賀市久里浜港へ移送され、救急車で病院へ搬送された。

船長Bは右前頭部打撲傷及び右肩打撲傷と、同乗者Bは左背部打撲傷とそれぞれ診断された。

	<p>B船は、巡視艇により、長浦ふ頭へえい航された。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視程 約15km 海象：波向 北、波高 約0.3m、潮流 南流約0.2～0.5kn</p>
その他の事項	<p>A船は、船体中央部のやや左舷側に操縦席が設けられ、本事故時、船首甲板の座席に釣り客が座っており、また、船首甲板中央にたも網が立ててあって、操縦席から船首方が見えにくい状態であった。</p> <p>船長Aは、本事故時、船体に軽いショックを感じ、スクリューに何か巻いたかもしれないと思って船尾方を振り返ってB船を認め、A船がB船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、本船の船長経験が約17年で、本事故海域を航行した経験が豊富であり、本事故当時、視界が良いのでレーダーを使用していなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、A船の船首付近にいた釣り客が、B船に接近していることに気付き、操縦席に向かって手を上げて合図をしたが、気付かなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、航行中に携帯電話でウェブページを見ることがなかったが、本事故当時、インターネット上で行われている競売に物品をかけていたので、気になって競売の状況を確認していた。</p> <p>B船の周囲には、本事故当時、他船がいなかった。</p> <p>B船は、レーダー及び汽笛がなく、携帯式的エアホーンを搭載していたが、船長Bがそのことを失念していた。</p> <p>船長Bは、同乗者Bと共に本事故海域において、月1～2回の釣行を約10年行っており、ふだん、シーアンカーを入れて釣りをしていると付近を航行する船舶がB船を避航するので、特に不安を感じることはなく、4号灯浮標付近にA船を認めた際、そのうちにB船を避けるだろうと思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり B なし A なし B なし A なし B なし</p> <p>A船は、浦賀水道航路の東方を南進中、船長Aが、携帯電話でウェブページを見ており、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、インターネット上の競売に物品をかけていたことから、競売の状況が気になって携帯電話でウェブページを見ていたものと考えられる。</p> <p>B船は、2号灯浮標北北東方において、漂泊して釣り中、船長Bが、接近するA船に気付いたものの、ふだん、シーアンカーを入れて釣りをしていると付近を航行する船舶がB船を避航するので、その</p>

	<p>うちにA船がB船を避けるだろうと思い、漂流を続けたところ、距離約100mに接近してもA船が避航する様子を見せないことから、同乗者Bと共にA船に向かって声を上げ、手を振ったが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船に携帯式的エアホーンを搭載していたことを失念し、避航を促す音響信号を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、2号灯浮標北北東方において、A船が南進中、B船が漂流中、船長Aが、携帯電話でウェブページを見ており、見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、B船と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"> <li>・航行中は、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・シーアンカーを投入して漂流中、衝突のおそれのある態勢で接近する他の船舶を認めたときは、適切な時機に衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

