

船舶事故調査報告書

平成29年11月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成28年11月17日 11時55分ごろ
発生場所	神奈川県藤沢市江ノ島南東方沖 湘南港灯台から真方位136° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯35° 17.2′ 東経139° 30.1′）
事故の概要	漁船第五長吉丸 ^{ちようきち} は、北北西進中、ヨットCha Cha II ^{チャチャ} は、帆走により北北西進中、両船が衝突した。 第五長吉丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、Cha Cha IIは、右舷船尾部に破損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月24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 第五長吉丸、0.6トン KN3-12277（漁船登録番号）、個人所有 6.35m（Lr）×1.77m×0.43m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和58年9月 B ヨット Cha Cha II、0.5トン 253-32661 神奈川、個人所有 4.85m（Lr）×1.82m×0.71m、FRP ガソリン機関、3.70kW、平成24年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 87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52年7月1日 免許証交付日 平成23年8月25日 （平成29年8月24日まで有効） B 船長B 男性 77歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年5月27日 免許証交付日 平成27年5月25日 （平成32年5月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷

	B 右舷船尾部に亀裂を伴う破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、操業を終え、船長Aが操縦スタンドに立ち、約2～3ノットの対地速力で神奈川県鎌倉市腰越漁港に向かっていた。</p> <p>A 船は、江ノ島南東方沖に設置されている定置網を左舷側に見て北北西進中、船長Aが、船首方に帆走中のB船を視認していたものの、操舵スタンド付近の床に置いていた釣りえさの入ったバケツをひっくり返したので、同床に散乱した釣りえさを拾っていたところ、11時55分ごろ船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A 船は、船長Aが、B船のフォアステイをつかんで船体の姿勢を確保していたところ、海中からB船に這い上がった船長B及びB船のクルーの無事を確認し、その後船長Bから所属するヨットクラブに救助を要請した旨を伝えられたので、漁獲物を市場に出荷するために一旦帰港することの承諾を船長B及びクルーから得て、腰越漁港に向かった。</p> <p>B 船は、船長Bほかクルー1人が乗り組み、江ノ島南東方約1.0M沖で、ほとんど速力がない状態で帆走中、船長Bが船尾方約200m付近にA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船が、帆走中のB船を避けると思っていたところ、B船を避ける様子もなく約150mに近づいたので、クルーと共に、A船に向かって大声を出し、手を振って注意を喚起したものの、更に約30mに接近してきたので、衝突の危険を感じて海に飛び込んだ。</p> <p>B 船は、その直後にA船と衝突した。</p> <p>船長B及びクルーは、船長Aが船体の姿勢を確保しているB船の船上に這い上がり、12時13分ごろ、クルーが所属するヨットクラブに救助の要請をした。</p> <p>所属するヨットクラブの担当者は、クルーから救助要請を受け、救助艇をB船に向かわせるとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B 船は、船長B及びクルーが乗った状態で来援した救助艇にえい航され、所属するヨットクラブに戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A 船は、釣りえさの入ったバケツを左舷後部甲板に置いて操業を行っていたが、本事故当時、操舵スタンド付近の床に置いていた。</p> <p>B 船は、音響信号用の笛を船首部にある物入れに入れていたが、すぐに取り出せる状態ではなかった。</p> <p>船長B及びクルーは、救命胴衣を着用していたものの、A船との衝突の危険を感じたとき、備え付けていた笛を吹鳴することを思い付かなかった。</p>

	<p>クルーは、A船が約150mに近づいた際、セールを下ろして船外機を使用することも考えたが、時間が掛かるので断念した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、江ノ島南東方沖の定置網付近を北北西進中、船長Aが、船首方にB船を視認していたものの、操舵スタンド付近の床に散乱させた釣りえさを拾っていて船首方の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、江ノ島南東方沖において、ほとんど速力がない状態で帆走中、船長Bが、船尾方から接近するA船に対し、クルーと共に手を振って注意喚起を行ったものの、音響信号用の笛を用いて避航を促す信号を行わなかったことから、衝突を回避することができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、音響信号用の笛を船首部にある物入れに入れていたが、すぐに取り出せる状態ではなかったことから、同笛を使用しなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、江ノ島南東方沖において、A船が、北北西進中、B船が、ほとんど速力がない状態で帆走中、船長Aが、操舵スタンド付近の床に散乱させた釣りえさを拾っていて船首方の見張りを行っておらず、また、船長Bが、船尾方から接近するA船に対し、音響信号用の笛を用いて避航を促す信号を行わなかったため、両船が衝突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及び被害の軽減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"> ・航行中の動力船は、帆船の進路を避けること。 ・航行中は、操舵スタンド付近の整理整頓を行い、適切な見張りを行えるようにしておくこと。 ・接近する船舶を認めた際、同船舶が避航動作を行っていることに疑いがあるときは、有効な音響で避航を促すことができるように、音響信号用の笛を直ちに取り出せるようにしておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

