

## 船舶事故調査報告書

平成29年7月6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28年11月14日 08時45分ごろ
発生場所	千葉県富津市萩生漁港北北西方沖 萩生港第1防波堤灯台から真方位335°550m付近 (概位 北緯35°12.3′ 東経139°49.4′)
事故の概要	漁船金藤丸は、南南東進中、また、プレジャーボート第二のだい丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第二のだい丸は、船長が負傷し、両舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、金藤丸は、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月17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 金藤丸、4.06トン CB3-86871（漁船登録番号）、個人所有 9.97m(Lr)×2.45m×0.72m、FRP ディーゼル機関、221kW（動力漁船登録票による）、昭和55年4月29日 B プレジャーボート 第二のだい丸、0.5トン 232-36657千葉、個人所有 6.01m(Lr)×1.58m×0.58m、FRP ガソリン機関、29.4kW、平成16年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58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58年9月14日 免許証交付日 平成25年7月22日 (平成30年9月13日まで有効) B 船長B 男性 70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6年8月22日 免許証交付日 平成25年12月10日 (平成31年8月21日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 両舷中央部外板に亀裂を伴う凹損、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、富津市富津岬沖での刺し網漁の操業を終え、平成29年11月14日08時15分ごろ萩生漁港に向けて帰航を開始し、船長Aが、操舵室の椅子に立ち、天井窓から顔を出して、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進した。</p> <p>船長Aは、浦賀水道航路第4号灯浮標の東方に差し掛かった頃、遠方が少し霞んでいて、ふだん船首目標としている萩生漁港内の白い建物を視認できなかったため、GPSプロッターに同漁港までの針路線を表示させようとして停船した。</p> <p>A船は、帰航を再開し、船長Aが、船首方に他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、GPSプロッターに表示された針路線に沿って南南東進した。</p> <p>船長Aは、発進して間もなく萩生漁港内の白い建物を視認し、目視により見張りをを行いながら南南東進中、08時45分ごろ衝撃を感じ、機関を中立運転にしたところ、転覆したB船及び船長Bを認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、僚船に本事故発生の連絡を行い、船長Bの救助を依頼した。</p> <p>A船は、B船をえい航し、僚船と共に萩生漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、萩生漁港沖で船外機を停止し、船首からパラシュート型シーアンカー（以下「シーアンカー」という。）を投入して船首を北東方に向けた状態で漂流しながら、船尾部物入れの上に左舷方を向いて腰を掛け、左舷側にさおを出して釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、北北西方1海里（M）付近にB船に向かって来るA船を認め、その動向を見ていたところ、北北西方0.5M付近に接近したので、立って両手を振り、そのうちA船がB船を避けて行くものと思った。</p> <p>B船は、A船が、北北西方500m付近に接近したので、舷側をいけすの蓋で叩いて音を出したり、大声で叫んだりしたが、更にA船がB船を避ける気配がなく接近するので、危険を感じ、船外機を始動し、船首部のシーアンカーの錨索を放して船尾部に戻り、船外機のハンドルのクラッチを後進に入れた直後、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突の衝撃で転覆して船長Bが落水したが、A船により萩</p>

	<p>生漁港にえい航された。</p> <p>船長Bは、A船の僚船に救助され、搬送された病院で、頭部挫創等と診断された。</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、本事故当時、後部甲板のいけずに海水を張って漁獲物を入れており、その状態で約15knの速力で航行すると船首が浮上し、船長Aが天井窓から顔を出した状態で、正船首から左右にそれぞれ約14°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、ふだんどおりに、船首を左右に振って死角を補う見張りをしていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<b>分析</b> 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>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、萩生漁港北北西方沖を南南東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思ひ、船首方の死角を補う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、帰航を再開した際、前方を見たところ他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思つたものと考えられる。</p> <p>B船は、シーアンカーを投入して漂泊中、船長Bが、B船に向かって来るA船を視認し、A船の動向を見ていたものの、A船がB船を避けて航行するものと思ひ、衝突を避けるための動作をとるのが遅れたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、萩生漁港北北西方沖において、A船が、南南東進中、B船が、漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思ひ、船首方の死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船を避けて航行するものと思ひ、衝突を避けるための動作が遅れたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂泊中、接近する他船を認めた場合、避航の様子が見られないときは、余裕がある時機に機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。</li> <li>・ 長さ12m未満の船舶は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

