

# 船舶事故調査報告書

平成29年9月7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12月4日 13時32分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市 <sup>つるぎ</sup> 劔埼東南東方沖 劔埼灯台から真方位122° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 07.7′ 東経139° 42.2′）
事故の概要	遊漁船 <sup>いどぼた</sup> 井戸端丸は、西進中、また、プレジャーボート <sup>エイエス</sup> AS21-2016は、漂泊中、両船が衝突した。 AS21-2016は、同乗者3人が負傷し、右舷船首部に破口を生じ、また、井戸端丸は、右舷船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成28年12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 井戸端丸、4.9トン KN3-15186（漁船登録番号）、個人所有 10.90m（Lr）×3.10m×1.03m、FRP ディーゼル機関、402.00kW、平成13年10月10日 第235-42935号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート AS21-2016、1.6トン 235-52565 神奈川、株式会社リビエラリゾート 5.71m（Lr）×2.29m×1.23m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成28年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50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61年2月3日 免許証交付日 平成27年3月11日 （平成33年2月2日まで有効） B 船長B 男性 54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16年11月19日 免許証交付日 平成26年9月22日 （平成31年11月18日まで有効） 同乗者B <sub>1</sub> 男 36歳

	<p>同乗者B<sub>2</sub> 男 54歳 同乗者B<sub>3</sub> 男 48歳</p>
死傷者等	<p>A なし B 重傷 3人（同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>）</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過傷、右舷船首部に亀裂 B 右舷船首部に破口</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、平成28年12月4日07時00分ごろ三浦市間口漁港を出港して同漁港東南東方沖約1.5Mの釣り場に向かい、07時05分ごろ釣り場に到着して釣りを始めた。</p> <p>A船は、劔埼沿岸から劔埼東南東方沖約2.5Mにかけて瀬や根が点在する釣り場で、釣りを約10～20分間行った後、約5～10分間航走して釣り場の移動を繰り返していた。</p> <p>A船は、釣果が思わしくなかったため、劔埼南東方沖約0.7Mの釣り場へ移動することとし、13時30分ごろ、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛け、約12ノットの対地速力で手動操舵により西進した。</p> <p>船長Aは、劔埼東南東方沖で遊漁中、A船の約1M以内に約10隻の釣り船を認めていたものの、出発する際、操舵室左舷側にある椅子に腰を掛けたまま前方を見たところ、他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思い、次の釣り場に向けて宮懸ヶ付近を航行中、操舵室の前面左舷側に設置された魚群探知機の画面を見ていた。</p> <p>A船は、船長Aが、左舷船首方に青っぽいものが見え、とっさに主機を後進にかけた直後の13時32分ごろ、劔埼東南東方沖において船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、クラッチを中立にして前方を見たところ、左舷船首付近にB船を視認し、また、周囲を確認したところ、右舷船尾付近で救命胴衣を着用して浮いているB船の同乗者1人（以下「同乗者B<sub>4</sub>」という。）を認め、釣り客の協力を得て同人をA船に引き揚げた。</p> <p>A船は、B船に接近し、船長Aが、B船側の負傷者の有無及び自力で航行可能かどうかを確かめた後、B船を先導して間口漁港に帰港した。</p> <p>船長Aは、間口漁港に帰港後、知り合いの漁師に救急車の要請及び海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人4人（同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>、同乗者B<sub>3</sub>及び同乗者B<sub>4</sub>）を乗せ、09時15分ごろ三浦市に所在するマリナーを出発した。</p> <p>B船は、10時00分ごろ、劔埼東南東方沖の釣り場に到着し、船外機を停止して釣りを始めたが、南方に向かう潮流があり、ときどき潮</p>

	<p>上りをするうちに、13時00分ごろから潮止まりとなって宮懸ヶ付近で漂泊を続ける状況になった。</p> <p>B船は、船首を東北東に向け、船長Bが右舷中央部操縦席の後方、同乗者B<sub>1</sub>が右舷船首側、同乗者B<sub>2</sub>が右舷船尾側、同乗者B<sub>3</sub>が左舷船尾側、同乗者B<sub>4</sub>が左舷船首側で、それぞれさお釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、B船の右舷船首方1,000m付近にA船を視認し、動静を確認したところ、A船がB船に向かって来ているように見えたものの、いずれA船がB船を避けてくれるだろうと思い、釣りをしながらときどきA船を見ていた。</p> <p>B船は、A船が約30mに接近した頃、船長Bが衝突の危険を感じ、釣りさおを放り出し、大声を上げながら船外機を始動したものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、操縦席で舵輪を握っていたので、転倒を免れたものの、同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>は、衝突の衝撃で転倒し、同乗者B<sub>4</sub>は、海中に飛び込んで浮いているところをA船に引き揚げられた。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>は、救急車により地元の病院に搬送されて処置を受けた後、同乗者B<sub>1</sub>は、当日、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>は、5日に別の病院で診察を受けたところ、同乗者B<sub>1</sub>が頸椎捻挫、右膝関節捻挫と、同乗者B<sub>2</sub>が頸椎捻挫、腰椎捻挫、右膝関節捻挫等と、同乗者B<sub>3</sub>が右肋骨捻挫、腰椎捻挫とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、釣果が思わしくなく、また、納竿時刻(14時00分ごろ)が迫っていることもあり、釣り場の移動を急ぎ、船首方をよく確かめずに出発したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、出発する際、椅子から立ち上がって周囲の状況を確認していれば、また、航行中は見張りに専念すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、釣り場の一つである宮懸ヶ付近を航行した際、翌日の予約客のために魚群探知機の画面を見て魚影があるかどうかを確かめていた。</p> <p>船長Aは、0.5Mレンジとしたレーダーを作動させていたが、レーダーの画面を見ていなかった。</p> <p>A船の釣り客5人は、前部甲板に3人、後部甲板に2人がそれぞれ椅子に腰を掛けて待機していた。</p> <p>船長Bは、マリーナからB船を借りた。</p> <p>船長Bは、これまでも漁船が至近距離まで接近してから避けることがたびたびあったので、今回もいずれA船がB船を避けてくれるだろうと思った。</p> <p>B船の船外機は、すぐに始動できる状態であった。</p> <p>船長Bは、B船が早期に船外機を始動して移動すれば、衝突を避け</p>

	<p>られたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>、同乗者B<sub>3</sub>及び同乗者B<sub>4</sub>は、釣りに熱中していたので、船長Bの声でA船の接近を知った。</p> <p>船長B、同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>、同乗者B<sub>3</sub>及び同乗者B<sub>4</sub>は、膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、船体塗色が白色で、船体中央部に青色のオーニングを展開していた。</p> <p>B船は、音響による信号を行うことができる手段として、操縦席前方の物入れにカートリッジボンベタイプのアアホーンが格納されていたが、船長Bはそのことをマリーナ担当者から伝えられていなかった。</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、船長Aが、釧路東南東方沖を出発する際、前方に他船を見掛けなかったため、船首方に他船はいないものと思い、釧路東南東方沖を西進中、魚群探知機の画面を見て見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、釣りをしながら漂流中、船長Bが、東方向からA船が接近して来ることに気付いたが、A船がB船を避けてくれるだろうと思い、衝突を避けるための措置をとらなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船にカートリッジボンベタイプのアアホーンが備えられていたものの、そのことをマリーナ担当者から伝えられていなかったことから、アアホーンの存在を知らなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、釧路東南東方沖において、A船が、西進中、B船が、釣りをしながら漂流中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、衝突を避けるための措置をとらなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 常時適切な見張りをうこと。</li> <li>・ 自船に向けて接近する船を認めた時には、適切な時期に衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

