

船舶事故調査報告書

平成30年1月10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29年5月8日 05時24分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市 ^{つるぎ} 劔埼南方沖 劔埼灯台から真方位170° 1,125m付近 （概位 北緯35°07.9′ 東経139°40.7′）
事故の概要	遊漁船第八美喜丸は、南南東進中、また、漁船第二神徳丸は、錨泊中、両船が衝突した。 第二神徳丸は、船長が死亡し、左舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、第八美喜丸は、右舷船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月15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 第八美喜丸、4.9トン KN3-15032（漁船登録番号）、個人所有 10.90m (Lr) × 3.04m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、356.72kW、平成10年10月9日 第235-39452号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第二神徳丸、0.4トン KN3-13140（漁船登録番号）、個人所有 4.32m (Lr) × 1.52m × 0.57m、FRP ガソリン機関、30.00kW、平成元年2月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49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12月5日 免許証交付日 平成28年2月29日 （平成33年12月14日まで有効） B 船長B 男性 81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12月10日 免許証交付日 平成28年2月29日 （平成33年10月26日まで有効）

死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板及び船首船底部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に亀裂、船首マストに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約17℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、平成29年5月8日05時10分ごろ三浦市間口漁港江奈地区を出港し、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛け、全速力航走が解禁となる05時30分までの予定で、時間調整をしながら約5～6ノットの対地速力で手動操舵により南南東進した。</p> <p>A船は、船首部を高くした構造であり、停泊時でも船首方の見通しが悪く、航行中、船長Aが操舵室の椅子に腰を掛けた状態では、船首方に死角（以下「船首死角」という。）を生じていたので、船首死角を補う見張り用として操舵室天井窓（以下「天井窓」という。）を設けていた。</p> <p>船長Aは、まだ速力を上げていなかったため、それほど船首が浮上していないと思い、天井窓から頭を出すなどして船首死角を補う見張りを行わずに航行していたところ、05時24分ごろ左舷船首水面付近から左方の海中に向けて延びる標識ロープ（トラロープ（黒色と黄色で燃ったポリエチレン製ロープ））が見えた。</p> <p>船長Aは、右舷船首方に目をやって標識ロープがないことを確認し、一旦機関を停止してから後進にかけて標識ロープから遠ざかった後、機関を前進にかけ、左舵を取って標識ロープがあった付近を避け、針路を釣り場に向かう東南東方に定めた。</p> <p>船長Aは、東南東進を始めて間もなく、左舷前方約50～100mに、無人のB船が、船首を東方に向け、船外機が後進にかかった状態で、船体後部にわずかに浸水し、やや左舷側に傾いているのを認めた。</p> <p>船長Aは、僚船に漁業無線で状況を伝えた後、海上保安庁に携帯電話で118番通報し、連絡を受けて来援した僚船2隻と共にB船の乗組員を探していたところ、A船の釣り客の1人がB船の西方約100mに何か浮いているのを見付け、接近したところ、うつぶせ状態で浮いている船長Bを発見した。</p> <p>A船は、乾舷が高くて船長Bを引き揚げられずにいたところ、来援したA船及びB船が所属する漁業協同組合長が手配した伝馬船に引き揚げられたので、予定どおり釣り場に向かった。</p> <p>A船は、13時00分ごろ間口漁港江奈地区に入港し、その後、船揚場に陸揚げして海上保安庁の調査を受け、右舷船首部外板及び船首船底部外板に擦過傷が発見された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、間口漁港江奈地区を出港し、釧</p>

	<p>埼南方沖で錨泊中に左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、浮いているところを発見され、来援した伝馬船に引き揚げられて間口漁港江奈地区に向かい、救急車で病院に搬送されたが溺死と検案された。</p> <p>船長Aは、後日、海上保安庁からB船の左舷中央部外板に残されていた船底塗料を鑑定した結果、同塗料がA船の船底塗料と同質であったので、B船に衝突したのはA船であるとの説明を受けた。</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>
その他の事項	<p>船長A及びA船の釣り客4人は、本事故時、衝突した際に発する音を聞いておらず、また、衝突の衝撃を感じなかった。</p> <p>船長Aは、0.5海里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4人は、後部甲板の両舷側に作り付けられた長椅子にそれぞれ2人ずつ腰を掛けていた。</p> <p>B船は、船体塗色が白色であり、操舵室等の甲板上の構造物がない船型であった。</p> <p>B船は、標識ロープを錨索にして錨泊し、船首マストにオレンジ色の旗を掲げていた。</p> <p>船長Bは、カッパの上下及び救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、劔埼南方沖において、船長Aが、速力を上げていなかったため、それほど船首が浮上していないと思い、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中の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>A船は、船首部が高くなった構造であり、航行中に船首が浮上し、船首死角が生じていたものと考えられる。</p> <p>B船は、劔埼南方沖において錨泊中、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bが溺死したことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bは、A船とB船とが衝突したときの衝撃により落水し、溺死した可能性があると考えられるが、落水及び溺死に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、劔埼南方沖において、A船が南南東進中、B船が錨泊中、両船が衝突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"> ・船首死角が生じている場合は、天井窓から頭を出すなどして船首

死角を補う見張りを適切に行うこと。
・見張りは、目視のみではなく、レーダーも使用して周囲の船舶を見落とさないように行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

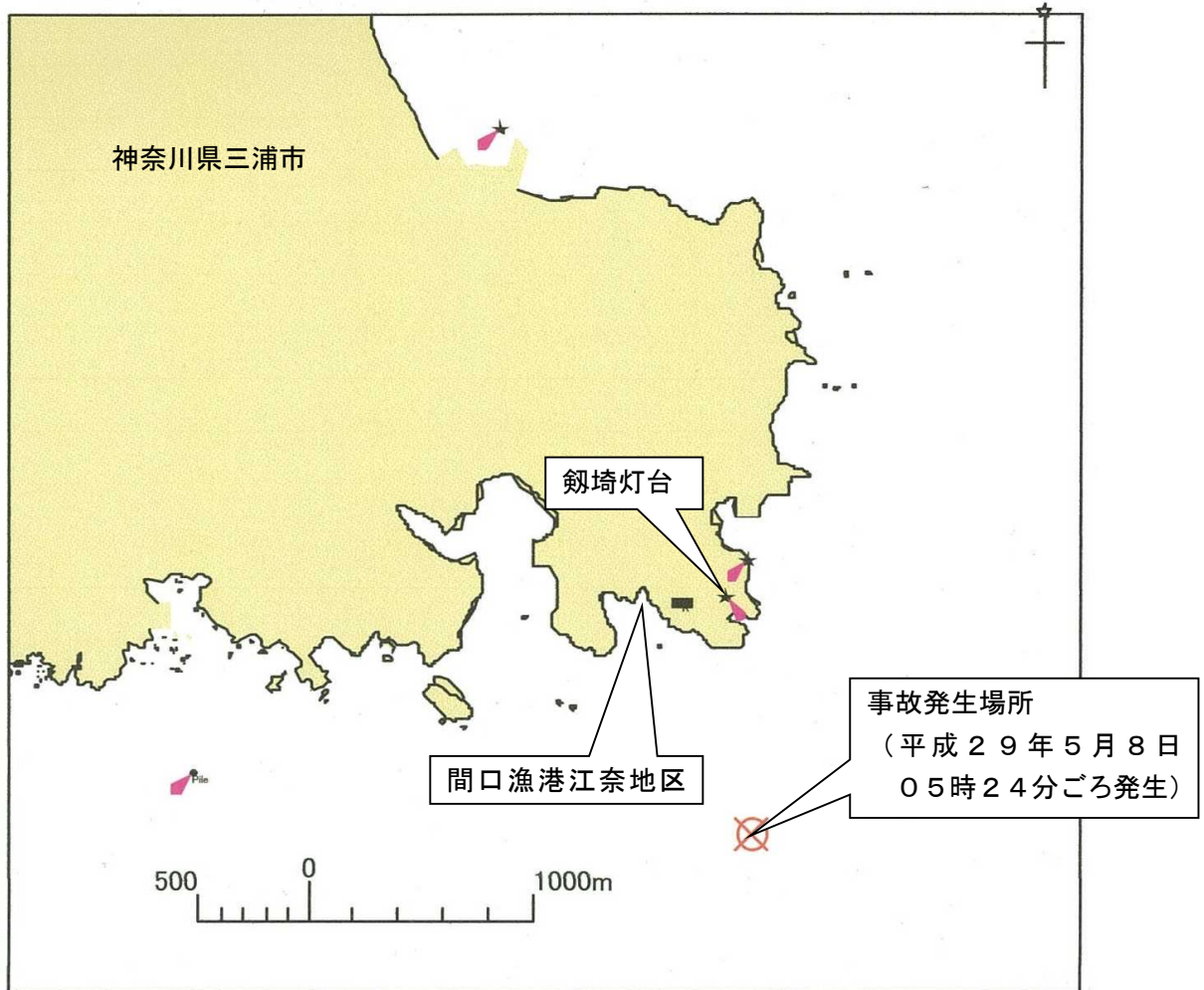


写真1 A船



写真2 B船

