

船舶事故調査報告書

令和6年4月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年11月11日 09時00分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第4区 横須賀港東防波堤北灯台から真方位068° 1,380m付近 （概位 北緯35° 20.0′ 東経139° 40.6′）
事故の概要	交通船兼作業船 ^{アバランチ} AVALANCHE 8は、南進中、また、プレジャーボート ^{エムエス} MS 6は、錨泊中、両船が衝突した。 AVALANCHE 8は、船首下部外板に擦過傷等を生じ、また、MS 6は、右舷船首部外板に破口、左舷側外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月4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 交通船兼作業船 AVALANCHE 8、10トン 272-24631 神奈川、株式会社ヤハタマリン 14.50m (Lr) × 3.50m × 1.34m、軽合金 ディーゼル機関、520.00kW、平成7年7月 B プレジャーボート MS 6、5トン未満 235-31511 神奈川、株式会社マリンスター 4.65m (Lr) × 1.68m × 0.79m、FRP ガソリン機関、29.4kW、平成6年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 43歳 免状不詳 B 船長B 51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7年1月26日 免許証交付日 平成30年3月23日 （令和5年3月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首下部外板に擦過傷等 B 右舷船首部外板に破口、左舷側外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、横須賀港第4区を南進中、B船と衝突した。</p> <p>B船は、レンタルボートで、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、横須賀港第4区の沖ノ根付近の釣り場に向け、令和4年11月11日07時50分ごろ神奈川県横浜市金沢漁港所在のレンタルボート店を出発した。</p> <p>船長Bは、08時20分ごろ釣り場に到着し、ダンフォース型の錨を投じて船外機を停止し、船首を北方に向けて錨泊を始め、船尾甲板で腰を掛け、接近する船舶があれば航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、右舷方を向いて釣りをしながら錨泊を続け、ふと船首方を見たところ、船首方至近に南進しながら接近するA船に気付いた。</p> <p>船長Bは、立ち上がり、声を上げ、A船に向かって手を振ったものの、A船の操舵室に人影が見当たらず、A船にB船を避ける気配がないので危険を感じ、海に飛び込んだのち、09時00分ごろ、B船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、錨のロープがA船に引っ掛かり、しばらく引っ張られたのち、同ロープが切断したのか、転覆した状態で停船した。</p> <p>A船は、B船との衝突に気付いた様子もなく、そのまま南進を続けた。</p> <p>船長Bは、付近にいた遊漁船（以下「C船」という。）に救助され、金沢漁港にあるC船の定係地まで移送された。</p> <p>海上保安庁は、09時05分ごろC船の船長から通報を受け、巡視艇等を出動させ、転覆した状態で漂流しているB船を発見して保全するとともに、A船の捜索を行った。</p> <p>A船は、後日、船首下部外板の擦過傷等の痕跡により、海上保安庁からB船と衝突した船舶と特定された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、和船型の船外機船で、遠隔で操縦できる舵輪及び船外機の出力レバーが設けられた操縦スタンドが船体中央やや後方にあり、B船に付属のGPSプロッター及び船長Bが所有するGPSプロッターを操縦スタンド前方に設置しており、それぞれ作動させていた。</p> <p>船長Bは、小型船舶操縦免許証を取得したのち、自身の所有していた小型船舶に、近年はレンタルした小型船舶に、釣りの目的で、年に10回程度乗船していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A 不明、B あり</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A船は、横須賀港第4区を南進中、B船と衝突したものと考えられるが、船長A及びA船の船舶所有者から情報が得られなかったことか</p>

	<p>ら、衝突に至った状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Aは、船長Bが接近するA船に気付いた際、A船の操舵室に人影が見当たらなかったこと、及び本事故発生後に南進を続けていたことから、操舵室にいなかったか、操舵室で低い姿勢で何かをしており、見張りを行っていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、横須賀港第4区で錨泊中、船長Bが、接近する船舶があれば航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、右舷方を向いて釣りをしながら錨泊を続けたことから、至近となるまでA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、横須賀港第4区において、A船が南進中、B船が錨泊中、A船が南進を続け、また、船長Bが、接近する船舶があれば航行する船舶が錨泊しているB船を避けると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の操縦者は、常に全周の見張りを適切に行うこと。 ・ 小型船舶の操縦者は、錨泊中であっても、航行する船舶が自船を避けてくれると思わず、接近する船舶を早期に見付け、接近する船舶がいたならば、船外機等を操作できるように準備しておき、接近する他船に対して適切な注意喚起を行い、なお他船が接近する場合には移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

