

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第6号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年12月28日 16時35分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市海瀬島 ^{あしか} 北方沖 海瀬島灯台から真方位004° 2,300m付近 (概位 北緯35° 13.97′ 東経139° 44.23′)
事故等調査の経過	平成27年1月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 遊漁船 第二十一 ^{ごろう} 五郎丸、13トン 235-27653 神奈川、有限会社五郎丸 B シーカヤック（船名なし）、長さ約3.8m なし、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特定 B 操船者B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（操船者B）
損傷	A 左舷外板に擦過傷 B 右舷中央及び右舷船尾に擦過傷、魚群探知機が破損
事故等の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、横須賀市東浦賀の定係地へ向け、約12ノットの対地速力で北西進中、船長Aが、操舵室で右舷寄りの操縦席に腰を掛け、手動操舵で航行していた。 船長Aは、海瀬島北方沖において、左舷側の船側外板に当たりながら通過する旗を認めた旨を左舷船尾で長椅子に腰を掛けていた釣り客から聞き、反転してB船を初めて認めて接近したところ、B船から衝突したことを聞き、B船の乗船者の安否などを確認した後、帰港した。 B船は、操船者B及び知人（以下「同乗者B」という。）が乗船し、横須賀市西浦賀の出発場所に戻るため、海瀬島北方沖を北西進中、前部及び後部に座った同乗者B及び操船者Bがそれぞれパドルを漕いでいたところ、操船者Bが、船尾方からエンジン音を聞き、船尾方に振り向くと、B船の約50～60m後方に接近するA船を認めた。 操船者Bは、A船がB船を避けていくものと思い、パドルを漕ぎ続け、ふと後方を見るとA船が約10～15mまで接近しており、危険

	<p>を感じ、A船が左に進路を変えたように見えたので、右方向へ漕いだ が、平成26年12月28日16時35分ごろ、海獺島北方沖において、B船の右舷とA船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>操船者B及び同乗者Bは、B船が右舷に傾き、魚群探知機やパドル などがA船の左舷船首に当たり、A船の船首波により海水を頭から被 ったが、落水しなかった。</p> <p>操船者Bは、航行を続けてその場所を離れたA船を見ながら、海面 に落下した飲み物等を拾っていたところ、A船が戻って来たので、A 船と衝突したことを伝え、帰港した。</p> <p>操船者Bは、後日、後頭部を打撲していたことに気付いた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約1.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：16時37分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、左舷船尾側に釣り客3人が、右舷船尾側に釣り客3人がそ れぞれ船首から船尾にかけて設置された長椅子に腰を掛けていた。</p> <p>船長Aは、ふだんからシーカヤックが見つけづらいので、シーカヤ ックを見付けると僚船間で注意するよう連絡を取り合っていたが、A 船の前を通った僚船からシーカヤックがいる旨の連絡はなかった。</p> <p>船長Aは、度付きの偏光サングラスを着用していた。</p> <p>船長Aは、約5年の遊漁船の操船経験があり、本事故当時、日没間 近で薄暗くなり、前方に他船がないものと思い、船首方に見える定 係地付近を目視しながら手動操舵で航行し、レーダーを作動させてい たが、見ていなかった。</p> <p>船長A及びA船の釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、船体が迷彩色であり、縦約48cm 横約68cm のオレンジ 色の布を長さ約2.2mの棒の先端に取り付け、旗として船尾に立て ていた。</p> <p>操船者Bは、青緑色のブレードが付いた黒いパドルを使用しており、 青と紺と灰色の混じった帽子、カーキ色のドライスーツ及び背中 が青色でホイッスル付きの黒色の救命胴衣を着用していた。</p> <p>同乗者Bは、白色のブレードが付いた黒いパドルを使用しており、 黒い雨合羽及び背中が青色で黒色の救命胴衣を着用していた。</p> <p>操船者Bは、約2年前にB船を購入してから約80回の乗船経験が あり、日頃から接近する他の動力船はB船を避航してくれていたの で、本事故時も避けてくれるものと思っていた。</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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、日没間近、海獺島北方沖で北西進中、船長Aが、前方に他</p>

	<p>船がないものと思い、船首方の定係地付近に注意を向け、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、B船の船体の色や操船者の服装が目立つ色でなかったことから、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、日没間近、海瀬島北方沖で北西進中、操船者Bが、船尾方から接近して来るA船に気付いたものの、A船が避航してくれるものと思い、航行していたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日没間近、海瀬島北方沖において、A船及びB船が北西進中、船長Aが、前方に他船がないものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、操船者Bが、A船が避航してくれるものと思い、航行していたため、両船が衝突したことにより発生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"> ・日没間近に航行する船舶は、近くの他船を見落とすことがないよう適切に見張りを行うこと。 ・シーカヤックに乗船する際は、周囲から容易に視認できる目立つ色の着衣及び救命胴衣を着用することが望ましい。 ・シーカヤックで航行中、他船と接近すると、衝突を避ける動作をとることが困難となる場合があるので、衝突のおそれを感じた場合は、早期に避航すること。