

船舶事故調査報告書

平成22年11月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山 本 哲 也
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年5月5日（水、祝日） 10時50分ごろ
発生場所	富山県氷見市 大境 北東方沖 大境港東防波堤灯台から真方位045° 3海里（M）付近 （概位 北緯36° 57.5′ 東経137° 04.3′）
事故調査の経過	平成22年5月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 モーターボート ケンブリッジ、5トン未満 200-28650富山、個人所有 8.55m（Lr）×3.39m×1.86m、FRP ディーゼル機関、294kW、平成8年5月17日 B モーターボート 飛翔I世、5トン未満 244-18533石川、個人所有 7.67m（Lr）×2.66m×1.36m、FRP ディーゼル機関、88kW、平成11年4月2日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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15年9月12日 免許証交付日 平成20年7月8日 （平成25年9月11日まで有効） B 船長B 男性 60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11年3月23日 免許証交付日 平成21年3月21日 （平成26年3月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首付近に軽微な損傷 B 船首付近のハンドレール曲損及び操舵席の風防ガラス破損
事故の経過	A 船は、日本海中部に海上濃霧警報が発表され、視界が制限された状況下、船長ほか5人が乗船し、平成22年5月5日10時00分ごろ、富山県射水市のマリナーを出港し、主機の回転数を毎分約700～800（rpm）として速力約5ノット（kn）で、大境北東方沖の富山湾を北進した。 B 船は、同じ気象条件のもと、船長ほか大人3人と子供4人が乗船し、08時00分ごろ、氷見市の上庄川河口の係留地を出港し、主機の回転数

	<p>を毎分約1,500rpmとして速力約7knで、大境北東方沖の富山湾を南進した。</p> <p>両船は、10時50分ごろ、大境港東防波堤灯台から045°3M付近で、互いの船首が衝突した。</p> <p>両船は、14時00分ごろ、それぞれの係留地に自力で帰航した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視程 約100m、日本海中部に海上濃霧警報発表中</p> <p>海象：波 なし、うねり なし</p>								
その他の事項	<p>(1) 両船とも、死傷者及び油流出はなかった。</p> <p>(2) 本事故が発生した現場海域は、水深約70～80mであった。</p> <p>(3) A船は、次のような状況であった。</p> <p>① 電子ホーンによる手動の霧中信号装置が備えられていた。</p> <p>② レーダーは、装備されていなかった。</p> <p>③ アンカーロープの長さは、約50mであった。</p> <p>④ 航海灯及び両舷灯は、点灯していた。</p> <p>(4) 船長Aは、次のような状況であった。</p> <p>① 霧中信号を行っていなかった。</p> <p>② B船に気付いたのは、衝突の約10m手前であった。</p> <p>③ 前方の見張りに意識を集中して、霧中信号の操作にまで、気が回らなかった。</p> <p>(5) B船は、次のような状況であった。</p> <p>① 電子ホーンによる手動の霧中信号装置が、備えられていた。</p> <p>② レーダーは、装備されていなかった。</p> <p>③ アンカーロープの長さは、約150～200mであった。</p> <p>④ 同乗者全員が、船尾の船員室におり、船首の浮上が大きかった。</p> <p>(6) 船長Bは、次のような状況であった。</p> <p>① 霧中信号を行っていなかった。</p> <p>② A船に気付いたのは、衝突の約10m手前であった。</p> <p>③ 有視界航行可能と判断し、霧中信号が必要とは思っていなかった。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾を約5knの速力で北進中、霧中信号を行わず、B船の接近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>B船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾において、約7knの速力で南進中、霧中信号を行わず、A船の接近に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>事故現場付近の海域には、海上濃霧警報が発表され、視程が約100mで、視界が制限された状況であったものと考えられる。</p> <p>両船は、レーダーを備えられておらず、目視により見張りを行っていたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>A船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾を約5knの速力で北進中、霧中信号を行わず、B船の接近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>B船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾において、約7knの速力で南進中、霧中信号を行わず、A船の接近に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>事故現場付近の海域には、海上濃霧警報が発表され、視程が約100mで、視界が制限された状況であったものと考えられる。</p> <p>両船は、レーダーを備えられておらず、目視により見張りを行っていたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>A船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾を約5knの速力で北進中、霧中信号を行わず、B船の接近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>B船は、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾において、約7knの速力で南進中、霧中信号を行わず、A船の接近に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>事故現場付近の海域には、海上濃霧警報が発表され、視程が約100mで、視界が制限された状況であったものと考えられる。</p> <p>両船は、レーダーを備えられておらず、目視により見張りを行っていたものと考えられる。</p>								

		<p>海上濃霧警報が発表され、霧のため視界が制限されている場合又は霧の発生が予想されるときにおいては、レーダー設備がない船舶は、出航を中止することが望ましい。また、航行中に視界制限状態となった場合には、航海灯を表示し、霧中信号を行わなければならない。</p>
原因	<p>本事故は、海上濃霧警報が発表され、視程が約100mとなった大境北東方沖の富山湾において、A船が約5knの速力で北進中、B船が約7knの速力で南進中、レーダー設備がない両船が霧中信号を行わなかったため、互いに相手船の接近に気付かず航行し、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>	