

船舶事故調査報告書

平成23年2月24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7月14日 16時23分ごろ
発生場所	石川県珠洲市折戸町狼煙漁港（折戸地区）の波除堤先端付近 禄剛埼灯台から真方位273° 1.83海里（M）付近 （概位 北緯37° 31.8′ 東経137° 17.3′）
事故調査の経過	平成22年10月15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 漁船 第2福寿丸、1.1トン IK3-18185（漁船登録番号）、個人所有 6.27m（Lr）×2.08m×0.79m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（漁船法馬力数）、昭和58年4月 B 漁船 金要丸、0.94トン IK3-9807（漁船登録番号）、個人所有 6.00m（Lr）×1.41m×0.51m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数10、昭和50年4月20日
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 75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50年11月7日 免許証交付日 平成22年8月3日 （平成28年7月2日まで有効） B 船長 男性 71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4月28日 免許証交付日 平成20年9月1日 （平成26年4月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷船首部の揚網機に損壊等
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、定係地である狼煙漁港（折戸地区）（以下「折戸地区」という。）に入航するため、折戸地区の北防波堤と波除堤との間の出入口（以下「折戸地区の出入口」という。）に向けて航行した。 船長Aは、右舷船尾に座って船外機を操縦し、A船の右舷側に並んで入航する漁船がいたので、同船に接近しないように左舷前方の波除堤先端に寄った針路とし、時速約10km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で西進した。

	<p>船長Aは、波除堤先端付近を航行中、衝突直前に船首方至近に波除堤の内側から東進してきたB船を視認したが、平成22年7月14日16時23分ごろ、波除堤先端から北北東7m付近において、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組んで波除堤付近の定係地を発し、船長Bが、船体中央付近に立って舵柄により操船し、波除堤の近くをこれに沿って時速約4km/hの速力で折戸地区の出入口に向けて北進した。</p> <p>船長Bは、波除堤先端を右舷側至近に見て右転中、衝突直前に船首方至近に波除堤の外側から西進してきたA船を視認したが、A船と衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：穏やか、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約4.6cm</p>								
その他の事項	<p>折戸地区の波除堤は、幅約2.4m、長さ約40m及び最低水面からの高さが約2.4mのコンクリート製の構造物とその東側（外側）に消波ブロックを積んだもので、陸岸から北方に延びており、波除堤の北方に東西に延びる北防波堤との間の開口部が折戸地区の出入口となっている。</p> <p>A船及びB船は、波除堤の反対側を航行していたことから、互いに相手船を視認することができなかった。</p> <p>A船及びB船は、汽笛を装備しておらず、船首部には、いずれも航海灯や作業灯を備えた高さ約2mの柱があった。</p>								
分析	<table border="1"> <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>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、折戸地区の出入口に向けて西進中、船長Aが、A船の右舷側に並んで入航する漁船がいたので、同船に接近しないように左舷前方の波除堤先端に寄った針路で航行し、波除堤の内側から出航するB船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、折戸地区の出入口に向けて北進中、船長Bが、波除堤の近くをこれに沿って航行し、波除堤の外側から入航するA船に気付かなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、波除堤の反対側を航行していたことから、互いに相手船を視認することができなかったものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、折戸地区の出入口付近を航行する際、互いに相手船から早期に視認できるように波除堤から離れて航行すれば、本事故の発生を防止することができた可能性があると考えられる。</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	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、折戸地区の出入口に向けて西進中、船長Aが、A船の右舷側に並んで入航する漁船がいたので、同船に接近しないように左舷前方の波除堤先端に寄った針路で航行し、波除堤の内側から出航するB船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、折戸地区の出入口に向けて北進中、船長Bが、波除堤の近くをこれに沿って航行し、波除堤の外側から入航するA船に気付かなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、波除堤の反対側を航行していたことから、互いに相手船を視認することができなかったものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、折戸地区の出入口付近を航行する際、互いに相手船から早期に視認できるように波除堤から離れて航行すれば、本事故の発生を防止することができた可能性があると考えられる。</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	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、折戸地区の出入口に向けて西進中、船長Aが、A船の右舷側に並んで入航する漁船がいたので、同船に接近しないように左舷前方の波除堤先端に寄った針路で航行し、波除堤の内側から出航するB船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、折戸地区の出入口に向けて北進中、船長Bが、波除堤の近くをこれに沿って航行し、波除堤の外側から入航するA船に気付かなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、波除堤の反対側を航行していたことから、互いに相手船を視認することができなかったものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、折戸地区の出入口付近を航行する際、互いに相手船から早期に視認できるように波除堤から離れて航行すれば、本事故の発生を防止することができた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、折戸地区の出入口付近において、A船が入航中、B船が出航中、両船が、波除堤に接近して航行したため、互いに相手船を視認することができずに航行し、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>								