

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 日辰丸  
漁船登録番号 FK3-8545  
総トン数 2.74トン

船種 船名 モーターボート ウミック12  
船舶番号 251-15136福井  
総トン数 5トン未満（長さ4.65m）

事故種類 衝突  
発生日時 平成22年6月9日 07時53分ごろ  
発生場所 福井県高浜湾西部  
福井県高浜町押廻埼灯台から真方位147° 3,000m付近  
(概位 北緯35° 31.8' 東経135° 31.2')

平成23年6月9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 石川 敏行  
委員 根本 美奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

漁船<sup>にっしん</sup>日辰丸は、船長1人が乗船し、高浜湾を南進中、また、モーターボートウミック12は、船長ほか1人が乗船し、高浜湾で漂泊中、平成22年6月9日（水）07時53分ごろ両船が衝突した。

ウミック12は、右舷側に亀裂を生じたが、日辰丸には損傷がなく、両船とも死傷

者はいなかった。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成22年6月9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。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成22年6月11日 口述聴取

平成22年6月15日、16日 現場調査及び口述聴取

平成22年6月17日、21日、22日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、日辰丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、ウミック12（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）、B船の同乗者（以下「同乗者B」という。）、マリーナの担当者及び従業員の口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) A船

A船は、船長Aが1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、平成22年6月9日04時15分ごろ福井県高浜町高浜漁港を出港して同町今戸鼻に向けて北進し、船長Aが、今戸鼻北西方の3か所に設置していたヒラメの刺し網の状況を確認したのち、高浜町東岸沖を南進して今戸鼻と風島の中の3か所に設置していたカレイの刺し網の状況を確認した。

船長Aは、操舵室後方外部の操縦場所に立って天井の開口部から上半身を出して操船し、防風雨用フード越しに前方の見張りを行いながら、高浜町<sup>わにくり</sup>鱧栗鼻の東方に敷設していたたこ<sup>たこ</sup>づぼの状況を確認するため、主機を回転数毎分約1,400の速力約6～7ノット（kn）で高浜町東岸沖に沿って手動操舵で南進した。

船長Aは、船首が約10～20cm 浮上して船首方にわずかな死角が生じ、左舷前方から朝日を受ける状態で、たこつぼの位置を示すブイに取り付けた高さ約1mの赤旗を探しながら南進を続けた。

船長Aは、平日なので釣り船などは出ていないと思い、ブイの赤旗を探すことに意識を傾注しながら更に南進を続けていたところ、突然、船首方向至近のところでボートから2人が海に飛び込んだことに気付き、慌てて主機を後進としたものの、07時53分ごろ、押廻埼灯台から147°（真方位、以下同じ。）3,000m付近で、A船の船首部とB船の右舷側中央部付近とがほぼ直角に衝突した。

A船は、後進してB船から約5m離れたところで停止し、海中に飛び込んだ船長B及び同乗者Bを救助したのち、右舷側に大きな亀裂を生じていたB船を最寄りの港にえい航した。

## (2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、小型船舶操縦士の免許を受有する同乗者Bを乗せ、両人とも救命胴衣を着用し、05時50分ごろ高浜町内浦港にあるマリーナを出港して高浜町北方の釣り場で約1時間釣りをを行い、その後、同町東岸沖を南進して風島南方で船外機を停止して漂泊し、再び釣りを開始した。

船長Bは、釣りを始めてしばらく経過したとき、右舷側60～70m付近にA船が接近してくるのを視認し、船長Bと同乗者Bが、危険を感じ、B船の存在を知らせようとして両手を大きく振りながら大声で叫んだものの、A船が同じ針路及び速力で直進してきたので、A船が至近に迫ったとき、海中に飛び込み、直後に衝突した。

本事故の発生日時は、平成22年6月9日07時53分ごろで、発生場所は、押廻埼灯台から147° 3,000m付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 A船、写真2 A船の前方の見通し、写真3 B船 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A、船長B及び同乗者Bの口述によれば、両船とも死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A、船長B、マリーナの担当者及び従業員の口述によれば、次のとおりであった。

(1) B船

右舷中央部付近に縦約60cm（ブルワークから海面下まで）及び横約70cmの亀裂が生じた。

（写真4 B船の損傷状況 参照）

(2) A船

損傷はなかった。

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

① 船長A 男性 79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1月30日

免許証交付日 平成17年6月13日

（平成23年4月24日まで有効）

② 船長B 男性 37歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成19年11月2日

免許証交付日 平成19年11月2日

（平成24年11月1日まで有効）

③ 同乗者B 男性 37歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成19年11月2日

免許証交付日 平成19年11月2日

（平成24年11月1日まで有効）

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

a 乗船履歴

高齢となってからは、無理な漁を避け、高浜湾から出ることはなく、夜間航海も行わず、ふだん、天気が良ければ、04時ごろ高浜漁港を出港し、10時ごろには帰港していた。

b 健康状態

良好で、事故当時、常用している薬はなく、また、めまいや集中力が途切れたりすることもなかった。

飲酒の習慣はなく、毎夜20時ごろには就寝しており、睡眠不足という

ようなこともなかった。

ただし、加齢とともに視力は幾らか弱まり、約200m先の赤旗が見にくいときもあったが、見張りに影響を及ぼすというような自覚症状はなかった。

## ② 船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

平成19年11月、操縦免許を取得したのち、同乗者Bと共に何度か高浜湾や内浦湾で釣りをを行い、その際には、マリーナで事故時と同じような背の低い船外機付きのボートを借り、本事故当日にボートを借りたマリーナも、これまで2～3度利用したことがあった。

同乗者Bとは、釣りに出掛ける日の都合により、どちらか1人が船長として、もう1人は同乗者としてボートに乗船していた。

## ③ 同乗者B

同乗者Bの口述によれば、次のとおりであった。

平成19年11月、船長Bと一緒に操縦免許を取得し、船長Bと連れだって釣りを楽しんでいた。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

#### (1) A船

漁船登録番号	FK3-8545
主たる根拠地	福井県高浜町
船舶所有者	個人所有
総トン数	2.74トン
L×B×D	8.60m×2.08m×0.70m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	70（漁船法馬力数）
推進器	プロペラ1個
進水年月日	昭和55年6月19日

#### (2) B船

船舶番号	251-15136福井
船籍港	福井県高浜町
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満

L r × B × D	4.65 m × 1.68 m × 0.79 m
船 質	FRP
機 関	ガソリン機関1基
出 力	22.07kW
推 進 器	プロペラ1個
進 水 年 月	平成4年7月

## 2.5.2 船舶に関するその他の情報

### (1) A船

操舵室には、椅子がなく、羅針盤が中央前方に置かれていたが、盤上の表示を容易に読み取ることができないほど、表面ガラスは汚れて無数の傷があった。

操舵室後方外部に操縦場所があり、同場所の左舷側に舵輪が、右舷側に主機の操縦レバーがそれぞれ設置されていた。

外部の操縦場所の天井は、高さが約1.2mと低く、同天井の中央部に約60cm四方の開口部が設けられており、同開口部から上半身を出し、高さ約30cm、横幅約90cmのプラスチック製防風雨用フード越しに見張りを行いながら操船することができるようになっていた。同フードには、塩の結晶や細かい傷が無数に付いていた。

船長Aの口述によれば、A船は、毎年10～12月の休漁期を除き、ヒラメやカレイの刺し網漁を行っており、時期によってはたこつぼ漁も行っていた。また、A船は、速力約22knで航行すると、船首が約40～50cm浮上し、速力約6～7knでは、船首が約10～20cm浮上することにより、船首方に死角が生じて正船首方向の見通しが悪くなっていた。事故発生当時、A船の船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

(写真2 A船の前方の見通し 参照)

### (2) B船

船長B、マリーナの担当者及び従業員の口述によれば、次のとおりであった。

B船は、船体のほぼ中央部に操縦席があり、船外機の遠隔操縦を行うことができるようになっていた。事故発生当時、A船の船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

事故現場の東方約10kmに位置する小浜地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

07時00分 風向 東北東、風速 2.0m/s、気温 17.6℃

08時00分 風向 北、風速 0.9m/s、気温 19.3℃

09時00分 風向 北北西、風速 2.5m/s、気温 20.8℃

### 2.6.2 乗船者の観測

船長B及び同乗者Bの口述によれば、本事故当時、事故現場付近の気象及び海象は、天気は晴れ、風はなく、海上は穏やかであった。

### 2.6.3 マリーナの担当者の観測

マリーナの担当者の口述によれば、本事故当時、事故現場付近の海水温度は、約19℃で冷たいと感じるほどではなかった。

## 2.7 事故海域等に関する情報

(1) 船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

本事故が発生した海域は、高浜湾の西側で、半島の東岸に沿って小さな島々や鼻と称する陸地の突端部が続いており、週末や休日には、釣りを楽しむボートが数十隻見られたが、それ以外の日には、ほとんど釣り船を見ることはなかった。

釣りを楽しむボートの中には、自船の存在を他船に知らせることができるよう、船体のどこかに約5mのポールを立て、ポールの先端に目につきやすい色の付いた旗を掲げているものもあった。

船長Aは、事故海域付近にたこつぼ（8個を1セットにして12セット）を敷設しており、各セットは海面に浮かぶブイにつながれ、そのブイに高さ約1mの赤旗が掲げられていた。

(2) 海上保安庁刊行の天測暦によれば、事故発生場所付近における事故当日の日出時刻は04時42分ごろで、太陽の南中時刻は、11時57分ごろであり、A船が南進する場合、操舵室の左舷前方から朝日を受ける状況であった。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1 から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A 船は、高浜町鰐栗鼻東方沖を速力約 6～7 kn とし、船首が約 10～20 cm 浮上して前方に死角が生じている態勢で、たこつぼの敷設場所を示すブイの赤旗を探しながら南進していたところ、B 船と衝突した。
- (2) B 船は、船外機を停止し、船首をほぼ西に向けて漂泊しながら釣りを行っていたところ、A 船が至近に迫ったことから、船長 B 及び同乗者 B が海に飛び込んだのち、A 船と衝突した。

#### 3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1 から、本事故の発生日時は、平成 22 年 6 月 9 日 07 時 53 分ごろで、発生場所は、押廻埼灯台から 147° 3,000 m 付近であったものと考えられる。

#### 3.1.3 衝突の状況

2.1 から、A 船の船首部と B 船の右舷側中央部付近とが衝突したものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員等及び船舶

##### (1) 乗組員等

2.4 から、船長 A、船長 B 及び同乗者 B は、いずれも適法で有効な操縦免許証を有していた。

##### (2) 船舶

2.5.2 から、事故発生当時、A 船及び B 船は、いずれも船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

#### 3.2.2 見張り等に関する解析

##### (1) A 船

2.1 (1)、2.5.2(1) 及び 2.7 から、次のとおりであったものと考えられる。

船長 A は、操舵室後方外部の操縦場所の天井の開口部から上半身を出して操船し、防風雨用フード越しに見張りを行っていたが、船首が約 10～20

cm 浮上して船首方に死角が生じ、目の前の防風雨用フードの透過が悪いうえ、操縦席の左舷前方から朝日を受けていたものの、週末ではないので付近の海域に釣り船などはないと思ひ込み、たこつぼの敷設場所を示すブイの赤旗を探しながら航行し、適切な見張りを行っていなかった。

船長Aは、船首方向至近のところから2人が飛び込んだことに気づき、主機を後進としたが、B船と衝突した。

## (2) B船

2.1(2)から、次のとおりであったものと考えられる。

船長B及び同乗者Bは、船外機を停止して漂泊し、釣りを行っていた頃、右舷側約60～70mに接近して来るA船を視認し、危険を感じて大声で叫びながら両手を大きく振ってB船の存在を知らせたが、A船が至近に迫ったとき、海に飛び込んだ。

### 3.2.3 気象及び海象

2.6から、天気は晴れで、風力1～2の北北東風が吹き、視界は良好で、海上は穏やかであったものと考えられる。

### 3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.5.2、2.7、3.1.1及び3.2.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、高浜町鰐栗鼻東方沖を速力約6～7knとし、船首が約10～20cm浮上して前方に死角が生じている態勢で、たこつぼの敷設場所を示すブイの赤旗を探しながら南進した。
- (2) 船長Aは、南進中に船首至近のボートから2人が海に飛び込んだことに気づき、主機を後進としたが、B船と衝突した。
- (3) 船長Aは、本事故当日が週末ではないことから、付近の海域に釣り船などはないと思ひ込み、たこつぼの敷設場所を示すブイの赤旗を探すことに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかった。
- (4) B船は、高浜町鰐栗鼻東方沖で船外機を停止して漂泊し、釣りを行っていたところ、右舷側約60～70mに接近して来るA船を視認し、危険を感じて大声で叫びながら両手を大きく振ってB船の存在を知らせたが、A船が至近に迫ったとき、海に飛び込んだ。

## 4 原因

本事故は、高浜町鰐栗鼻東方沖において、A船が南進中、B船が漂泊中、A船が、適切な見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が、適切な見張りを行っていなかったのは、週末ではないので付近の海域には釣り船などはいないと思い込み、たこつぼの敷設場所を示すブイに掲げられた赤旗を探すことに意識を集中していたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

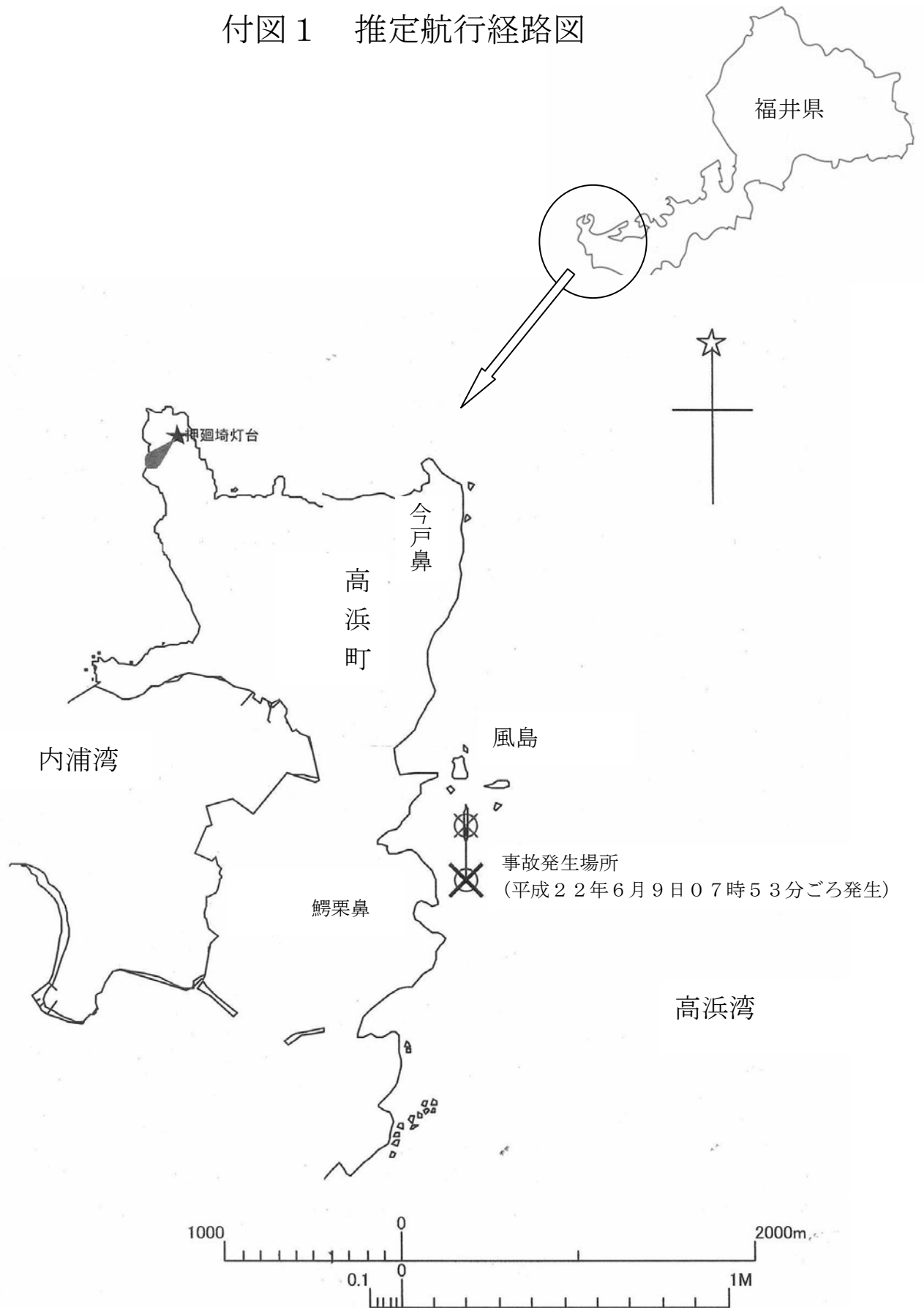


写真1 A船



写真2 A船の前方の見通し



写真3 B船



写真4 B船の損傷状況

