

船舶事故調査報告書

平成24年6月28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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年5月18日（水） 16時25分ごろ
発生場所	福井県福井市鷹巣 ^{たかす} 漁港北方沖 福井市所在の鷹巣港灯台から真方位012° 2,400m付近 （概位 北緯36° 09.2′ 東経136° 04.0′）
事故調査の経過	平成23年5月27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 遊漁船 ^{あさひ} 旭丸、4.95トン FK3-7295（漁船登録番号）、個人所有 8.68m（Lr）×2.80m×0.93m、FRP ディーゼル機関、288kW（動力漁船登録票による）、昭和51年8月 B プレジャーモーターボート ^{なお} 第六直丸、3.46トン 251-1115福井、個人所有 10.18m（Lr）×2.13m×0.73m、FRP ディーゼル機関、77.23kW、昭和50年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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53年1月13日 免許証交付日 平成19年2月5日 （平成24年12月17日まで有効） B 船長B 男性 69歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年10月1日 免許証交付日 平成22年9月6日 （平成28年2月18日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 右舷中央部に亀裂、操舵室右舷側に破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、遊漁客2人を乗せ、鷹巣漁港北方沖の釣り場で釣りを行っていたが、船長Aが、平成23年5月18日16時ごろ釣りをやめて帰航することにして鷹巣漁港北方沖の釣り場を発進し、操縦席で立って手動操舵に当たり、レーダーを作動させ、周囲に釣りをしている小型船が約40隻いたので、速力約7ノット（kn）（対地速力、以下

	<p>同じ。)で南進した。</p> <p>船長Aは、16時21分ごろ、周囲に小型船が少なくなり、船首方向に他船が見当たらなかったため約11～12knに増速したところ、船首が約1～1.5m浮上して船首方向を見通すことができない死角（以下「船首死角」という。）が生じたことから、いつものように船首を左右に振って船首死角を補う見張りをを行いながら航行した。</p> <p>船長Aは、前路に他船を認めなかったことから、16時23分ごろ船首を左右に振るのをやめたが、レーダーでの見張りを行わずに航行中、16時25分ごろ衝撃を感じてB船に衝突したことに気づき、直ちに反転してB船の状況を確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、鷹巣漁港北方沖の釣り場において、水深約35mの所に重さ約15kgのダンホース型錨を入れ、錨索を約40m出して錨泊し、船首を西方に向けて釣り中、16時20分ごろ、船尾甲板で釣っていた船長B及び同乗者2人が、右舷側からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思ってA船の動向を見守っていた。</p> <p>船長Bは、A船が針路を変えずにB船に向けて接近したので、衝突の危険を感じて手を振りながら大声で叫んだが、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒して腰椎捻挫等を負い、海上保安庁へ携帯電話で118番通報した。</p> <p>A船及びB船は、自力航行して福井県福井港に入港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長Aは、1年間に約140回遊漁に出ていたため、本事故発生海域の状況をよく知っていた。</p> <p>A船は、約10knの速力になると水平線が船首に隠れて見えなくなり、ふだんは約14knで航行しており、船首死角が生じているので、時々、船首を左右に振って船首死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>B船は、汽笛がなく、黒色球形象物を掲げていなかった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.8mであった。</p> <p>船長Bは、月に5～6回釣りに出ていたため、本事故発生海域の状況をよく知っていた。</p> <p>船長Bは、B船を借用しており、B船の操縦経験は5回あった。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1684 813 1736">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1684 1457 1736">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1736 813 1780">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1736 1457 1780">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1780 813 1825">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1780 1457 1825">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1825 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1825 1457 2065"> <p>A船は、鷹巣漁港北方沖において南進中、船長Aが、船首を左右に振る船首死角を補うふだんどおりの適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹巣漁港北方沖において錨泊して釣り</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A あり、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、鷹巣漁港北方沖において南進中、船長Aが、船首を左右に振る船首死角を補うふだんどおりの適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹巣漁港北方沖において錨泊して釣り</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A あり、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、鷹巣漁港北方沖において南進中、船長Aが、船首を左右に振る船首死角を補うふだんどおりの適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鷹巣漁港北方沖において錨泊して釣り</p>								

	<p>中、船長Bが、右舷側からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思っA船の動向を見守っていたところ、A船が針路を変えずにB船に向けて接近したので、A船に対し、手を振りながら大声で叫んで注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、鷹巣漁港北方沖において、A船が南進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、船首を左右に振る船首死角を補うふだんどおりの適切な見張りを行っていなかったため、前路で錨泊中のB船に気付かずに航行し、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>
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"> ・ 船首死角が生じている場合は、船首を左右に振るなどの船首死角を補う適切な見張りを行うこと。また、状況に応じ、減速して船首死角を解消し、船首方向の確認を行うこと。 ・ レーダーを有効に活用して常時適切な見張りを行うこと。