

## 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11月3日（木、祝日） 12時25分ごろ
発生場所	福井県高浜町押廻埼 <sup>おしまわし</sup> 北方沖 押廻埼灯台から真方位019° 6,500m付近 （概位 北緯35° 36.5′ 東経135° 31.5′）
事故調査の経過	平成24年1月12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 <sup>うちふく</sup> 内福丸、3.66トン FK3-9026（漁船登録番号）、個人所有 10.40m (Lr) × 2.30m × 0.70m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和56年12月24日 B モーターボート <sup>アンビシヤス</sup> ambitious、3.5トン 250-50931福井、個人所有 7.62m (Lr) × 2.63m × 1.38m、FRP ガソリン機関、128kW、平成16年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 74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22年11月30日 （平成28年4月24日まで有効） B 船長B 男性 39歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年8月3日 免許証交付日 平成23年6月24日 （平成28年8月2日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 船底擦過傷、推進器曲損 B 船尾外板大破、船橋構造物大破、船外機大破
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成23年11月3日12時15分ごろ、操業を終えて押廻埼北方の漁場を発進し、高浜町高浜漁港に向けて針路約169°（真方位、以下同じ。）及び対地速力約18ノットで帰途についた。 船長Aは、周囲に他船がいなかったことから、12時20分ごろから操舵室後方で漁具の後片付けを行っていたところ、12時25分ごろ、押廻

	<p>埼灯台から019°6,500m付近において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突し、A船はB船を乗り切った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、家族（以下「同乗者B」という。）1人を乗せ、押廻埼北方において、船首を南方に向け、機関を中立にして漂泊しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、12時22分ごろ、B船に向けて接近してくるA船を船尾方に見たが、遊漁船であるA船がB船近くの釣りのポイントに来るものと思い、A船から目を離した。</p> <p>船長Bは、12時24分ごろ、再びA船を視認し、A船の動静を見守っていたところ、A船が約40mまで接近しても減速しないので衝突の危険を感じ、クラッチを前進に入れてスロットルを全開にしたが、A船とB船とが衝突した。</p> <p>A船は、僚船により高浜漁港に、B船は、友人の船により高浜町のマリナーにそれぞれえい航された。</p> <p>船長Bは、頸椎捻挫等を、同乗者Bは、左手に打撲をそれぞれ負った。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波 なし、潮流 なし</p>								
その他の事項	<p>A船には、救命胴衣が備えられていたが、船長Aは救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船は、簡易ホーンを備えていたが、船長Bが、釣りの海域では、遊漁船が高速で接近し、至近で停止するという経験を多々有していたことから、A船も至近で減速するものと思っていたので、同ホーンを使用しなかった。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、押廻埼北方沖を南進中、船長Aが、操舵室後方で漁具の後片付けを行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、押廻埼北方沖で漂泊して釣り中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船を視認したとき、B船近くの釣りのポイントに来れば停船するものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</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 なし、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、押廻埼北方沖を南進中、船長Aが、操舵室後方で漁具の後片付けを行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、押廻埼北方沖で漂泊して釣り中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船を視認したとき、B船近くの釣りのポイントに来れば停船するものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A なし、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、押廻埼北方沖を南進中、船長Aが、操舵室後方で漁具の後片付けを行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、押廻埼北方沖で漂泊して釣り中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船を視認したとき、B船近くの釣りのポイントに来れば停船するものと思い、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、押廻埼北方沖において、A船が南進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを行わず、また、船長Bが、A船がB船近くの釣りのポイントに来れば停船するものと思い、漂泊を続けたため、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"> <li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 避航動作は、適切な時機に行うこと。</li> </ul>								

	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 漂泊中、接近する他船を認めた場合は、音響信号装置により注意を喚起すること。</li></ul>
--	---