

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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24年8月16日（木） 20時45分ごろ
発生場所	福井県敦賀市敦賀港第1区の蓬萊岸壁H岸北方沖 敦賀港金ヶ崎防波堤灯台から真方位118° 880m付近 （概位 北緯35° 39.6′ 東経136° 04.0′）
事故調査の経過	平成24年8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 プレジャーボート ^{さいほう} 西方丸、6.4トン 251-21116 福井、個人所有 13.45m×3.07m×1.10m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、平成13年10月16日 B 作業船 ^{あさひ} 旭丸、5トン未満 260-34671 福井、敦賀旭土建株式会社 8.75m (Lr) × 3.20m × 1.10m、鋼 ディーゼル機関、121.36kW、平成7年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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8年6月19日 免許証交付日 平成22年11月30日 （平成28年6月18日まで有効） B 船長B 男性 62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12月9日 免許証交付日 平成20年9月19日 （平成25年12月8日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 1人（同乗者） B 軽傷 1人（同乗者）
損傷	A 船首部にFRP剝離及び擦過傷 B 左舷中央部外板に擦過傷、操舵室左舷側が船尾方向に移動、操舵室前面の窓ガラスが破損、左舷側ロープガイドが損傷

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、敦賀港第1区<small>けひ</small>の気比の松原沖で錨泊して花火大会を観覧した後、平成24年8月16日20時35分ごろ錨を揚げ、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、敦賀市蓬萊町港大橋北側の岸壁に向かった。</p> <p>船長Aは、花火大会の会場付近に多数の小型船がいたので、前方がよく見渡せるように船首部に立って遠隔管制器で操船を行い、同乗者1人（一級小型船舶操縦免許受有、以下「見張員」という。）を船長Aの左側に立たせて見張りを補助させ、約12.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進し、敦賀港第1区の川崎松栄岸壁北方沖において約10.0knに減速した。</p> <p>船長Aは、船首方向で点灯していたイルミネーションを同乗者に見せるため、港大橋北側の岸壁に向けて右転せずに東進を続け、同乗者にイルミネーションを見せた後、蓬萊岸壁G岸の北方沖で約8.0knに減速して右転し、蓬萊岸壁北西端沖に向けて南西進した。</p> <p>船長Aは、見張員と共に前方を見ていたものの、右舷前方から接近するB船に気付かずに南西進中、見張員とほぼ同時にB船の船体を視認したので、機関を後進としたところ、機関が停止して後進がかからず、20時45分ごろ、蓬萊岸壁H岸北方沖において、A船の船首部とB船の左舷中央部とがほぼ直角に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、気比の松原沖で漂泊して花火大会を観覧した後、20時35分ごろ、操舵室上部前端に設置された両色灯だけを表示し、蓬萊岸壁H岸に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵室で立って操船を行い、気比の松原でとうろう流しが行われたので、敦賀港金ヶ崎防波堤寄りを東進し、川崎松栄岸壁沖で約4.5knの速力とした頃、B船の右舷側を追い越したA船を視認した。</p> <p>船長Bは、川崎松栄岸壁の北東端に差し掛かったところで右転し、蓬萊岸壁H岸に係留中の第十八旭号（B船の母船）に向けて南東進中、船首方の第十八旭号に注意を向けていたので、A船が右回りにUターンして左舷前方から接近していることに気付かず、20時45分ごろ、蓬萊岸壁H岸北方沖において、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船の同乗者は、21時03分ごろ海上保安庁に118番通報した。</p> <p>A船では、見張員が衝突の衝撃で転倒して左胸を打撲し、また、B船では、左舷側の通路に立っていた同乗者1人が衝突の衝撃で身体が操舵室に当たり、左手に骨折などを負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び船長Bは、敦賀港第1区を頻りに航行していたので、港</p>

	<p>内の状況をよく知っていた。</p> <p>船長Aは、敦賀港金ヶ崎防波堤南方を東進中、B船を追い越したことに気付かなかった。</p> <p>A船は、レーダーを作動させていたが、船長Aが、船首部で見張りを行っていたので、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>A船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.3mであった。</p> <p>A船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>B船には、灯火の設備として白色全周灯及び両色灯があったが、白色全周灯は、作業の支障となるので日頃から取り外されていた。</p> <p>船長Bは、白色全周灯が停泊灯であると思っていたので、本事故当時も白色全周灯を取り付けておらず、操舵室上部にある両色灯だけを表示して航行していた。</p> <p>B船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、敦賀港第1区の蓬莱岸壁H岸北方沖を南西進中、船長Aが見張員と共に前方を見ていたものの、右舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷前方から接近している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、敦賀港第1区の蓬莱岸壁H岸北方沖を南東進中、船長Bが、船首方の第十八旭号に注意を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷前方から接近しているA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が、海上衝突予防法に規定する白色全周灯を表示していれば、船長AがB船に気付くことができ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、敦賀港第1区の蓬莱岸壁H岸北方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、船長A及び船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、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>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・夜間に航行する場合は、海上衝突予防法に規定する灯火を表示すること。 ・見張りを行う場合は、一方向にのみに集中せずに周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定により、小型船舶操縦者

	<p>は、12歳未満の子供が航行中の小型船舶に乗船している場合は、救命胴衣の着用が義務付けられているので、必ず着用させること。また、小型船舶の暴露甲板（オープンデッキ）に乗船している者がいる場合は、できる限り救命胴衣を着用させること。</p>
--	---