

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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25年5月6日（月、休日） 10時40分ごろ
発生場所	福井県敦賀市敦賀港第1区の西部 敦賀港金ヶ崎防波堤灯台から真方位255° 970m付近 （概位 北緯35° 39.7′ 東経136° 02.9′）
事故調査の経過	平成25年5月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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 上原丸、5トン未満 251-2226福井、個人所有 4.90m (Lr) × 1.62m × 0.65m、FRP ガソリン機関、18kW、昭和50年7月30日 B ミニボート（船名なし）、総トン数なし（船体重量約20kg） なし、個人所有 2.30m × 1.13m × 0.40m、高分子ポリエチレン ガソリン機関、1.5kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 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50年9月12日 免許証交付日 平成21年4月17日 （平成26年5月31日まで有効） B 操縦者B 男性 56歳 操縦免許 なし
死傷者等	軽傷 1人（操縦者B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に凹損及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成25年5月6日10時30分ごろ敦賀港第1区南西部の係留地を出港し、敦賀湾口付近の釣り場に向け、約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進した。 船長Aは、右舷船尾部の舷縁に腰を掛け、左手で船外機のハンドル

	<p>を握り、船首部が浮上することにより、船首方の見通しが遮られた状態で操舵に当たっていた。</p> <p>船長Aは、針路を転じて北進したところ、10時40分ごろ、「ボン」という音ですぐに機関を中立にし、後方を振り返り、B船が転覆していることに気づき、A船の船首部とB船が衝突したことが分かった。</p> <p>船長Aは、B船につかまっていた操縦者BをA船に引き上げた後、B船をえい航し、11時00分ごろB船の出発場所に戻った。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗り組み、敦賀市湧所埼東南東方沖の釣り場で船首を南東方に向けて機関を停止して錨泊し、操縦者Bが、船体中央部で左舷側を向いて座板に座り、魚釣り中、右後方から水を切る音が聞こえたと思っていたところ、「ドーン」という音と共に右舷側に転覆するB船から後ろ向きに海に投げ出された。</p> <p>操縦者Bは、A船に助け上げられ、えい航されたB船と共に11時00分ごろ敦賀市の気比の松原の出発場所に戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、波高 約0.3m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、2年ほど前に遊漁船業をやめ、その後は冬場を除き、週1回の頻度でA船に乗り、趣味として魚釣りに出ている。</p> <p>A船は、船首喫水約0.3m船尾喫水約0.9mであった。</p> <p>船長Aは、右舷船尾部に腰を掛けて操舵に当たれば、速力が約4knにおいても船首が浮上し、船首方の見通しが遮られるので、腰を軽く上げて前方を見たり、時折、船首を左右に振ったりする操船を行っていた。</p> <p>船長Aは、船首方の見通しが遮られるので、左舷側に見える山や護岸、定置網のブイ、右舷側に見える石油タンクなどを目標にして航行しており、ふだんから本事故発生場所付近は船が余り多くない海域なので、前方に妨げとなる船はいないと思っていた。</p> <p>B船は、船尾に船外機を備えた2人乗りのミニボートであった。</p> <p>操縦者Bは、春から秋にかけて月に1回の頻度でB船を車に積載して敦賀港付近に出掛け、敦賀港内外の釣り場で魚釣りを楽しんでいた。</p> <p>B船は、黒色の球形形象物を備えていなかった。</p> <p>操縦者Bは、本事故3日前の5月3日（祝日）にも、本事故当時の釣り場でまずまずの釣果を得たので、本事故当日も同じ釣り場に出掛けていた。</p> <p>操縦者Bは、重さ約1kgのコンクリートブロックの半片を錨代わりにして投入し、長さ約30mの錨索を取り付けて錨泊していたが、自分の船が衝突するとは思ってもいなかった。</p> <p>操縦者Bは、笛が付属していないベスト仕様で黒色の救命胴衣を着</p>

	<p>用し、麦わら帽子をかぶり、長さ約2.7mの釣りざお1本を左舷の舷縁から振りだした後、釣り糸を長さ約50m延ばしてたぐっていた。</p> <p>操縦者Bは、本事故当時、キスなど約15匹で重さ約2kgの釣果を得ていた。</p> <p>(付図1 A船の推定航行経路図 参照)</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 なし A なし、B なし</p> <p>A船は、敦賀港第1区の西部を北進中、船長Aが、前方に航行の妨げとなる船はいないものと思ひ、死角を補う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>船長Aは、ふだんから本事故発生場所付近は船が余り多くない海域だと思っていたものと考えられ、このため、本事故当時も前方に航行の妨げとなる船はいないものと思つたものと考えられる。</p> <p>B船は、敦賀港第1区の西部で錨泊して魚釣り中、左舷側を向いて座板に座っており、A船に気付かなかつたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、敦賀港第1区の西部において、A船が北進中、B船が錨泊して魚釣り中、船長Aが、前方に航行の妨げとなる船はいないものと思ひ、死角を補う見張りを行っておらず、また、操縦者BがA船に気付かなかつたため、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"> ・航行中に死角が発生する場合には、時折、船首を左右に振るなどし、死角を補う見張りを行うこと。 ・操縦免許証の取得が必要でないミニボートに乗船する場合においても、最低限の海技知識を習得しておくこと。 ・ミニボートで沖に出て錨泊して魚釣りする場合においても、周囲の見張りを怠らないこと。 ・ミニボートにおいても、他船に注意喚起するため、簡易型の警笛等を用意しておくとともに、他船から認識されやすくするために旗ざお等を立てておくことが望ましい。

付図1 A船の推定航行経路図

