

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第60号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年11月10日（土） 10時12分ごろ
発生場所	石川県穴水町穴水港南東方沖 穴水町所在の穴水灯台から真方位127°3,300m付近 （概位 北緯37°12.2′ 東経136°56.9′）
事故等調査の経過	平成25年5月8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。 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	A 漁船 第三 ^{かいえい} 海栄丸、3.56トン IK3-13307（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 ^{かいえい} 海栄丸、1.87トン IK3-12117（漁船登録番号）、個人所有 C プレジャーボート ^{さんぼう} 三宝丸、3.56トン 240-38688石川、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 C 船長C、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 船首端の船首保護材に擦過傷 B なし C 船首左舷側ブルワーク及び船体外板に割損、凹損等
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、A船の右舷側に無人のB船を横抱きして定置網漁業を行うため、平成24年11月10日10時00分ごろ穴水港内浦船溜まりを出発し、穴水町牛ヶ鼻南西方沖にある定置網に向かった。 船長Aは、約9.5ノットの対地速力で南東進中、船首方に認めた延縄漁船を左舷側に見て通過し、同じ針路及び速力で航行していたところ、平成24年11月10日10時12分ごろ、突然に異音がしたので、機関を中立にして後方を見たところ、C船を認め、C船と衝突したことを知った。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、穴水港南東方沖のアサグリと称する釣り場に着き、船長Cが、船首から投錨して約50～60mの錨索を伸出し、船首をほぼ北東方に向けて釣りを始めた。 船長Cは、船尾両舷側に ^{まお} 竿を出して釣りを行っていたところ、C船に向かって来るA船及びB船を左舷正横に認めたが、ふだんから間近を通過して行く船がいたので、A船及びB船が、錨泊しているC船を

	<p>避けるであろうと思い、時々、見張りを行いながら、釣りをしていたところ、A船及びB船が避ける様子がなく接近するので、立ち上がり手を振り、大声を出したが、更に接近し、危険を感じて操縦スタンドに向かい、錨泊した状態で船外機の始動を行い、直ちに後進をかけたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Cは、衝突後、118番通報を行った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 0.5m</p>
その他の事項	<p>A船は、操舵室後部にドアがなかった。</p> <p>船長Aは、通常、船首が浮上して船首方に死角（視界が制限される状態）が生じるときには、時々、背伸びをして船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、船首方に延縄漁船を認めた際、他船が見当たらなかったため、船首死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、A船及びB船を定置網の作業船として使用していた。</p> <p>船長Aは、A船に乗船して20年以上の経験があった。</p> <p>C船は、船体後部に設けられた操縦スタンドの左右と前方に風防用の透明なアクリル板を取り付けていた。</p> <p>C船は、本事故当時、船外機をチルトアップしていなかったため、直ちに後進をかけることができた。</p> <p>船長A及び船長Cは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A あり、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、B船を右舷側に横抱きにして穴水港南東方沖を南東進中、船長Aが、船首方に延縄漁船を認めた際、他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、穴水港南東方沖において、錨泊して釣り中、接近するA船及びB船を認め、手を振り、発声して注意喚起を行うとともに、船外機を後進としたが、C船とA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、穴水港南東方沖において、A船がB船を横抱きにして南東進中、C船が錨泊して釣り中、船長Aが、船首方に延縄漁船を認めた際、他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行っていなかったため、A船とC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"> ・航行中に船首死角が生じる場合、船首死角を補う見張りを行うこと。