

船舶事故調査報告書

平成27年11月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（矢板 ^{やいた} ）
発生日時	平成26年7月31日 23時04分ごろ
発生場所	石川県金沢市大野川 臨海 ^{りんかい} 四等三角点から真方位217°520m付近 （概位 北緯36°37.07′ 東経136°37.54′）
事故調査の経過	平成26年8月1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	プレジャーボート 恵海丸 ^{えみ} 、5トン未満 244-16795石川、個人所有 5.94m (Lr) × 2.42m × 1.15m、FRP ガソリン機関2基、71.90kW（合計）、平成9年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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 平成8年5月2日 免許証交付日 平成23年4月18日 （平成28年5月1日まで有効） 同乗者A ₁ 男性 65歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者A ₁ ）
損傷	左舷外板に破口、凹損及び擦過傷、プロペラ翼に擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A ₁ 」及び「同乗者A ₂ 」という。）を乗せ、平成26年7月31日18時40分ごろ、石川県大野川河口から約1.5km 上流にあるマリーナを発し、金沢港西防波堤の外側で釣りをした後、22時40分ごろ帰途についた。 船長は、法定の灯火を表示し、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で金沢港内を航行し、大野川河口の手前で約9knの速力に減じ、金沢港大橋の簡易標識灯間のやや右寄りを通り大野川に入り、マリーナに向けて北東進した。 船長は操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操舵に当たり、同乗者A ₁ は船首甲板の物入れ上に、同乗者A ₂ は船尾甲板左舷側の燃料タンク上にそれぞれ腰を掛けていた。

	<p>船長は、いつものように、五郎島大橋上に設置された街路灯のうち西方から3本目と4本目の間を通過するよう、針路をやや左に転じながら北東進中、23時04分ごろ、五郎島大橋南西方約60m付近において、ドーンという音と共に衝突の衝撃を感じ、同乗者A₁が左舷側のハンドレールを越えて落水するところを目撃し、直ちに機関を中立とした。</p> <p>船長は、周囲の状況から、大野川に設置された鋼製の矢板（以下「本件矢板」という。）に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、同乗者A₁の姿が見えないので、同乗者A₁が川下に流されると思い、落水した付近まで機関を後進にかけて後退し、機関を中立とした。</p> <p>船長は、携帯電話で23時06分ごろ110番通報を行った。</p> <p>船長は、船外機と補助船外機との間から、同乗者A₁の右手が上がり、顔が浮いたのを認め、同乗者A₁の右手及び救命胴衣をつかんで引き揚げようとしたが、引き揚げられなかったため、同乗者A₁の服装などがプロペラに引っ掛かっているものと思い、同乗者A₁の身体を支えるよう同乗者A₂に指示して川に飛び込んだ。</p> <p>船長は、同乗者A₁が負傷しているのを認め、水中でベルト等をプロペラから外して左舷側に移動させ、10～15分後に同乗者A₂と共に同乗者A₁を甲板上に引き揚げた。</p> <p>船長は、通り掛かったプレジャーボートに本船のえい航を依頼し、23時40分ごろ、金沢港大橋付近の河口右岸に本船を着けた。</p> <p>同乗者A₁は、到着した救急隊により、現場で心肺停止の状態であることが確認され、後日、スクリー（による）損傷に基づく外傷性ショックで死亡と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好、気温 約29℃</p> <p>水象：川面 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成8年ごろからプレジャーボートを所有し、平成25年9月ごろに本船を購入し、同乗者A₁を時折誘って釣りに出掛けていた。</p> <p>船長は、本船を大野川のマリーナに保管していたほか、以前には大野川付近の河岸に係留していたこともあり、大野川河口付近の状況をよく知っていた。</p> <p>石川県は、昭和47年ごろ、大野川河口部の河床の洗掘を防止するために川幅方向に約165本の矢板を河床に並べて打ち込み、船舶の通航に支障のないよう、矢板頭部が土中に埋め込まれていたが、設置位置を示すために165本のうち、最も左岸寄りに設置した本件矢板</p>

	<p>を目印として水面上に露出させていたものであった。</p> <p>本件矢板は、幅約40cm、長さ約15.5mで、水面上に約0.5m露出していたが、標識灯等が設置されていなかった。</p> <p>金沢港大橋と五郎島大橋間の大野川左岸では、本事故当時、‘平成26年4月25日から9月30日までの予定で川を拡幅し、コンクリート製護岸を築造する河川改修工事’（以下「本件工事」という。）が行われており、川幅が約15～20m拡幅されていた。</p> <p>本件矢板は、昭和47年当時の岸線（以下「旧岸線」という。）の北西端付近に位置していたものの、本事故当時における護岸（以下「新護岸」という。）からの距離が約38mとなっていた。</p> <p>船長は、本件矢板の存在についても承知していた。</p> <p>船長は、ふだん、夜間に大野川河口付近を上流に向けて航行する際には、本件矢板に標識灯が設置されていないので、五郎島大橋上の街路灯の西方から3本目及び4本目の間を船首目標にして本件矢板を通過していた。</p> <p>船長は、本事故後、川幅が広がったので、無意識のうちにいつもの進路よりも右寄りに航行したかもしれないと思った。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、本事故時、作業服上下を着用していた。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、救命胴衣を着用しており、船長は、釣り中は着用していたが、本事故時、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、金沢港の大野川を北東進中、船長が、いつもの進路で航行しているものと思い、本件矢板付近を航行する際の船首目標を確認しなかったことから、本件矢板に向けて航行していることに気付かず、本件矢板に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、川幅が約15～20m拡幅されたことから、無意識のうちにいつもの進路よりも新護岸寄りを航行した可能性があると考えられる。</p> <p>同乗者A₁は、本船が機関を後進にかけて後退した際、プロペラに接触し、外傷性ショックにより死亡した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、金沢港の大野川を北東進中、船長が、いつもの進路で航行しているものと思い、本件矢板付近を航行する際の船首目標を確認しなかったため、本件矢板に向けて航行していることに気付かず、本件矢板に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

参考

石川県は、本事故後、本件矢板に旗及び標識灯を設置したが、海上保安庁の指示により、平成26年10月16日本件矢板を撤去した。

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。

- ・ 船長は、障害物の近くを航行する場合、確実な船首目標及び避險線を設定すること。
- ・ 船長は、落水者の所在を確認できないときには、落水者がプロペラに巻き込まれないよう、むやみに機関を使用しないこと。
- ・ 水域に航行の支障となるおそれのある構造物を管理する者は、当該構造物に昼夜間においても視認可能な灯火、旗等を設置すること。

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 2万5千分の1地形図使用

付図2 事故発生経過概略図

