

# 船舶事故調査報告書

平成27年7月9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
発生日時	平成26年7月19日 09時10分ごろ
発生場所	福井県小浜市松ヶ崎南東方沖（小浜湾北東部） 小浜港沖防波堤灯台から真方位311° 3,850m付近 （概位 北緯35° 31.42′ 東経135° 42.00′）
事故調査の経過	平成26年7月19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 遊漁船 海幸丸、5トン未満 251-11648福井、個人所有 11.98m (Lr) × 2.73m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、264.80kW、昭和60年3月 B プレジャーボート 釣遊丸、5トン未満 250-3271京都、個人所有 3.26m (Lr) × 1.33m × 0.49m、FRP ガソリン機関、2.95kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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4月30日 免許証交付日 平成23年4月4日 （平成29年2月13日まで有効） B 船長B 男性 68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58年9月7日 免許証交付日 平成24年8月14日 （平成30年2月17日まで有効） 同乗者B 男性 70歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（同乗者B）、軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷船尾部に亀裂、船外機に濡損（カバー喪失）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、小浜市小浜

	<p>港を出港し、船長Aが操舵室で立ち、手動操舵により、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北西進した。</p> <p>船長Aは、平成26年7月19日09時10分ごろ衝撃を感じ、流木にでも当たったのかと思い、機関を中立としたのち、振り返って後方を見たところ、B船が転覆し、海に浮いている2人を認めた。</p> <p>船長Aは、引き返し、釣り客に手伝ってもらい、2人をA船に引き揚げ、両人が負傷していることを認め、小浜港に帰港することとした。</p> <p>船長Aは、小浜港への帰航中、119番通報して救急車を要請した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、共に救命胴衣を着用して小浜市津埼付近の海岸を07時30分ごろ出発し、松ヶ埼南東方沖に至り、船首を南南東方に向け、船外機を停止して錨泊を行った。</p> <p>船長Bは船尾座席の右舷寄りに腰を掛けて右舷側を向き、また、同乗者Bは船首座席の左舷寄りに腰を掛けて左舷側を向き、共に舷外に竿を出して釣りを行っていたところ、船長Bが、船首方にB船へ向けて航行して来るA船を認め、A船の動静を気に掛けながら釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、今までに錨泊して釣りを行っていた際は航行する船舶がB船を避けて航行していたが、A船の進路が変わらないので、衝突の危険を感じたものの、A船が近くまで迫っており、船外機を始動してB船を移動させる時間がなかったため、所持していた笛を吹き、同乗者Bが大声を出して両手を振っている姿を見た。</p> <p>B船は、左舷船尾部とA船の左舷船首部が衝突して転覆し、船長B及び同乗者Bは、衝突の衝撃で落水した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船に救助されて小浜港へ運ばれたのち、救急車で小浜市の病院に搬送され、船長Bが頭部、左肩、左大腿部、左膝の打撲等、同乗者Bが左肋骨骨折、頭部打撲等とそれぞれ診断された。</p> <p>B船は、巡視船に回収され、海上保安庁の敷地に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>観光船の船長は、本事故の発生を目撃し、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Aは、ふだんから小浜港を出港後、松ヶ埼と福井県おおい町の<sup>のこぎり</sup> 埼との間を通して目的地へ向けて航行しており、小浜港と松ヶ埼とのほぼ中間に位置する小浜市<sup>ふたご</sup> 二見島付近で小型船舶が釣りを行っていたので、二見島を通過するまでは他船に注意して航行していたが、今までに本事故発生場所付近で釣りを行っている船舶を見たことがな</p>

	<p>かった。</p> <p>A船には、船首端の約1m後方に直径約50mmのマストが立っており、船長Aは、見張りを行うことに支障は感じていなかったが、時折、顔を左右に移動して船首方の確認を行っていた。</p> <p>A船は、約10knの速力で航行すれば、船首の浮上が最も大きくなって死角が生じていたが、本事故時の約16knの速力で航行すれば、船首が下がり、船首浮上による死角は解消されていた。</p> <p>船長Aは、レーダー及びGPSプロッターをふだんから作動させ、小浜港出港時からレーダーを0.8海里レンジとして航行しており、本事故当時、時折、レーダーを見ていたが、二児島を通過して直進していた際、レーダー画面に映ったB船に気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故後、A船の船首端による死角にB船が入り込み、航行中、B船に気付かなかったのだと思った。</p> <p>船長Bは、水深約20～23mの所に、約5kgの錨を入れ、錨索を約40m伸出して錨泊していた。</p> <p>B船には、錨泊中の船舶が表示する形象物を備えていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、小浜港を出港して小浜湾を北西進中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、松ヶ崎南東方沖で釣りをを行っている船舶を見たことがなかったことから、前路に他船はいないと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、松ヶ崎南東方沖において、船首を南南東方に向けて錨泊中、船長Bが、船首方にB船へ向けて航行して来るA船を認め、A船にB船を避ける様子が見られず、衝突の危険を感じ、笛を吹き、同乗者Bも発声して両手を振ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、今までに航行する船舶が錨泊しているB船を避けていたので、A船がB船を避けるものと思い、錨泊を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、松ヶ崎南東方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられ</p>

	る。
<b>参考</b>	<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>・ ふだんから船舶を見掛けない海域であっても、常に死角部分を補う見張りを行うこと。</li><li>・ 錨泊中に他船の接近を認めた場合、適切な時機に衝突を避けるための動作を行うことが望ましい。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

