

## 船舶事故調査報告書

平成28年2月4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27年6月20日 10時20分ごろ
発生場所	石川県七尾市長者ヶ鼻北北西方沖 猿島南方灯標から真方位018°780m付近 （概位 北緯37°08.2′ 東経136°54.3′）
事故の概要	遊漁船ALBART IIIは、北北西進中、また、手漕ぎボート（船名なし）は、南進を始めた頃、両船が衝突した。 手漕ぎボートは、乗船者1人が負傷し、左舷及び右舷中央部に破口、船体中央部に亀裂等を生じ、また、ALBART IIIは、船首下部及び船底に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月20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 ALBART III、1.5トン 294-14506石川、個人所有 6.77m (Lr) × 2.32m × 0.84m、FRP ガソリン機関、110.3kW、平成元年2月 B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.60m × 約1.14m × 約0.42m、FRP 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年4月27日 免許証交付日 平成25年4月15日 （平成30年6月8日まで有効） B 乗船者B <sub>1</sub> 男性 64歳 乗船者B <sub>2</sub> 男性 64歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（乗船者B <sub>1</sub> ）
損傷	A 船首下部及び船底に擦過傷 B 左舷及び右舷中央部に破口、船底中央部に亀裂、左舷中央付近の

	外板に擦過傷、オール1本に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2m、波向 南西、水温 約24℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、船長Aが操縦席に腰を掛けて操船を行い、釣り客3人が操縦席の船首方でデッキに直接腰を下ろし、七尾市能登島南方沖から石川県穴水町穴水港<sup>あなみず</sup>へ向けて帰航していた。</p> <p>船長Aは、長者ヶ鼻南西方沖に至った頃、能登島と七尾市猿島との間の水路（以下「本件水路」という。）を航行するために右転し、約30km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で能登島西部の集落を船首目標とした。</p> <p>船長Aは、本件水路に架かる中能登農道橋の下を通過して増速し、左舷側の浅瀬の存在を示す標識を通過したのち、左転して七尾市<sup>とまりはな</sup>通鼻を船首目標とし、北北西進を始めて約32km/hの速力となった頃、釣り客から前に船が居る旨の声を聞き、体を右舷側にずらして前方を見たところ、A船船首部の下方にB船を認め、機関のクラッチを中立の位置とした。</p> <p>A船は、平成27年6月20日10時20分ごろ、その船首部とB船の左舷中央部とが衝突し、B船を乗り切った。</p> <p>船長Aは、振り返ったところ、転覆したB船にしがみついている2人を認め、A船を反転させてB船の所へ向かい、釣り客の助けを借りて2人をA船に引き揚げた。</p> <p>船長Aは、B船の乗船者2人をB船の出発場所に運んで救急車を要請し、また、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、2人（以下「乗船者B<sub>1</sub>」及び「乗船者B<sub>2</sub>」という。）が乗り、中能登農道橋の北側で能登島寄りの海域において、船首から錨<sup>おもり</sup>の代わりとなるコンクリートブロックの重りを投入し、釣りをを行うために錨泊していた。</p> <p>B船の乗船者2人は、釣果がなく、餌がまだ残っていたので、猿島東方沖に移動して釣りをを行うこととし、道具を片付け、乗船者B<sub>2</sub>が船尾部に腰を掛け、乗船者B<sub>1</sub>が、重りを揚げたのち、中央部に腰を掛け、オールを漕いで南方への移動を開始した。</p> <p>乗船者B<sub>2</sub>は、B船が南へ向けて動き始めた頃、左舷船首方に北進するA船を認め、B船の左舷方を通過して行くものと思っていたところ、A船が中能登農道橋を通過したのちに変針し、速力を増してB船に向かって来ることを認めた。</p> <p>乗船者B<sub>2</sub>は、何回か危ないと声を出し、また、乗船者B<sub>1</sub>は、B船に向けて航行しているA船に気付き、A船の速度が速いので危険を感じ、南方に存在する浅瀬の方へ向けて漕いだ。</p> <p>B船は、乗船者B<sub>2</sub>が、A船がB船に向かって来るようになってか</p>

	<p>ら10秒程度経過したと感じた頃、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突し、中央部をA船が通過したのち、右舷側に転覆した。</p> <p>乗船者B<sub>2</sub>は、転覆したB船の船底にはい上がったのち、船首方（北西方）の海面に乗船者B<sub>1</sub>を認めた。</p> <p>乗船者B<sub>1</sub>及び乗船者B<sub>2</sub>は、A船に救助されてB船の出発場所に運ばれ、その後、救急車で七尾市の病院に搬送され、乗船者B<sub>1</sub>が外傷性脳内出血、外傷性くも膜下出血、急性硬膜下血腫と診断されて手術が行われ、32日間入院し、乗船者B<sub>2</sub>は、診察を受けたのち、帰宅した。</p> <p>B船は、本事故発生場所付近において、転覆した状態で浮いていたところをA船によってB船の出発場所に戻された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、約13～14km/hの速力になれば、船首の浮上が始まって約20km/hで最大となり、更に増速すれば、次第に船首の浮上は減少していた。</p> <p>船長Aは、長者ヶ鼻付近で右転する際、猿島南方沖に2隻の小型船舶を認めた以外には、本件水路及び中能登農道橋の北側に他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、ふだんから操縦席に腰を掛けて操船を行っていたが、目線が低くなるので、座面にペンドル（船側外板に取り付ける防舷材）を敷いて目線を高くしており、時折伸び上がって船首方の見張りを行っていた。さらに、操縦席から時折身体を横にずらして船首方を見ることも行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が多くあり、本件水路の可航幅が狭いので、ふだんから長者ヶ鼻付近で右転するとともに減速し、中能登農道橋の下を通過後、増速していた。</p> <p>乗船者B<sub>2</sub>は、本事故発生場所付近において、手漕ぎボートを使用しているの釣りの経験が長年あり、また、本事故発生場所の南方に浅瀬が存在していることを知っており、今までに同浅瀬に進入する船舶を見たことがなかったので、本事故時も左舷船首方に認めたA船が、B船の左舷方を直進して通過するものと思っていた。</p> <p>B船は、乾舷が小さく、船内に構造物がなく、また、エアホーンなどの音を出す器具はなかった。</p> <p>船長A及び釣り客3人並びに乗船者B<sub>1</sub>及び乗船者B<sub>2</sub>は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、長者ヶ鼻北北西方沖を北北西進中、船長Aが、前路に航行</p>

	<p>の支障となる他船はいないものと思ひ、船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、長者ヶ鼻南西方沖で右転する際、B船が乾舷の小さい構造物のない船型であったことから、B船に気付かず、前路に航行の支障となる他船はいないものと思つた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、長者ヶ鼻北北西方沖において、猿島東方沖に移動することとして南進を始めた頃、乗船者B<sub>1</sub>が、A船が接近する状況となったことを認めて危険を感じ、南方に存在する浅瀬に向けてオールを漕ぎ、また、乗船者B<sub>2</sub>が、左舷船首方に認めたA船がB船の左舷方を通過して行くと思つていたところ、A船が中能登農道橋を通過後、左転してB船に向かう状況となったことを認め、発声して注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、長者ヶ鼻北北西方沖において、A船が北北西進中、B船が南進を始めた頃、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思ひ、船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、前路の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る。</p>
<b>参考</b>	<p>船長Aは、本事故後、航行中は常時立って操船を行うこととした。</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"> <li>・航行中に船首の浮上により船首死角が生じる場合、見張りを厳重に行い、他船を見落とすことがないようにすること。なお、船首を左右に振ったり、操縦席から立ち上がり、自らが左右に移動したりして船首死角を補う見張りを行うことが望ましい。</li> <li>・長さ12m未満の船舶は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

