

船舶事故調査報告書

平成29年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年6月18日 00時40分ごろ
発生場所	福井県おおい町 鋸 ^{のこぎり} 崎北東方沖 鋸崎灯台から真方位036° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯35° 35.7′ 東経135° 42.3′）
事故の概要	遊漁船第五日吉丸 ^{ひよし} 及びプレジャーボート房生丸II ^{ぼうしょう} は、共に南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年7月20日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 遊漁船 第五日吉丸、4.71トン FK3-7685（漁船登録番号）、個人所有 第251-7064号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 房生丸II、2.9トン 253-33604福井、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、法定灯火を表示し、遊漁を終え、小浜港に向けて約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進中、船長Aが、レーダーで約1.25M前方に1つの映像を認めたが、灯火を視認できなかったため同映像を漁具に設置されたボンデン旗 ^{ボンデン} 旗 ^旗 と思い、航行を続けていたところ、船首部に衝撃を感じた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、遊漁を終え、小浜港に向けて約9knの速力で南西進中、船長Bが、目視により船首方を見て航行を続けていたところ、船尾部に衝撃を感じた。 船長Bは、遊漁を終え帰航を開始したとき舷灯及び白色全周灯のスイッチを入れたと思っていたが、本事故後、船長AからB船の白色全周灯が表示されていないと指摘され、舷灯を点灯し、白色全周灯を消灯していたことを確認した。
分析	A船は、船長Aが、レーダーで約1.25M前方に映像を認めたものの、同映像を漁具に設置されたボンデン旗 ^{ボンデン} 旗 ^旗 と思い、レーダーによる

	<p>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、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、船首方を見ていて周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が共に南西進中、船長Aが、レーダーによる見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、互いに相手船に気付かず、両船が衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 夜間は法定灯火を表示すること。