

船舶事故調査報告書

令和元年10月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成31年4月20日 16時30分ごろ
発生場所	福井県おおい町 ^{のこぎり} 鋸崎北西方沖 鋸崎灯台から真方位315° 5.6海里（M）付近 （概位 北緯35° 36.8′ 東経135° 34.8′）
事故の概要	プレジャーボート ^{やすたか} 泰威丸は、北西進中、また、プレジャーボート ^{オーバ} Opa II は、錨泊中、両船が衝突した。 泰威丸は、右舷船底外板に擦過傷を生じ、また、Opa II は、右舷船尾部ガンネルの亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月14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 プレジャーボート 泰威丸、9.7トン 290-59015福井、シンコー株式会社 14.06m (Lr) × 3.40m × 1.04m、FRP ディーゼル機関、422.9kW、平成18年4月 B プレジャーボート Opa II、2.8トン 250-51026福井、個人所有 6.72m (Lr) × 2.49m × 1.38m、FRP ガソリン機関、110.3kW、平成16年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68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 平成16年11月25日 免許証交付日 平成26年6月24日 (令和元年11月24日まで有効) B 船長B 男性 60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 平成16年10月8日 免許証交付日 平成31年4月2日 (令和6年10月7日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船底外板に擦過傷

	B 右舷船尾部ガンを亀裂、船外機に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、釣りの目的で、平成31年4月20日13時30分ごろ福井県高浜町所在のマリーナを出航した。</p> <p>船長A及び同乗者Aは、16時00分ごろ、高浜町^{おとみ}音海断崖の北方沖で釣りを終え、釣り場を移動することとした。</p> <p>船長Aは、A船が約16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で浅礁^{あさぐり}付近に至り、約7knの速力に減じて北西進中、右舷船首方に数隻の遊漁船を認め、遊漁船の近くで釣りを行えば釣果が得られると思い、遊漁船の近くの釣り場を探そうと右舷方を見ながら操船していたところ、同乗者Aの「前に船がいる。」旨の声を聞いて船首方を振り向き、至近にB船を認めた。</p> <p>A船は、船長Aが左舵を取ったものの、16時30分ごろB船に衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが所属のマリーナに本事故の発生を連絡した後、自力で同マリーナに帰航した。</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、釣りの目的で、08時30分ごろ福井県^{おぼま}小浜市所在のマリーナを出航した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、12時00分ごろから浅礁で錨泊し、船首を北方に向けて釣りを行った後、16時15分ごろ釣りを終えて片付けを始めた。</p> <p>船長Bは、片付けを行っていたところ、B船の右舷方500m付近にB船に向かって来るA船を認め、浅礁で釣りをする遊漁船だと思った。</p> <p>船長Bは、いずれA船がB船を避けると思っていたものの、A船が300m付近に接近しても針路及び速力を変えないので不審に思い、同乗者BにA船が接近していることを伝えた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船が200m付近に接近したので、両手を振って大声を出したものの、A船にB船を避ける様子がなく、危険を感じ、船長Bが右舷船首部に、同乗者Bが左舷船首部にそれぞれ移動した直後、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、所属のマリーナに本事故の発生を連絡した。</p> <p>B船所属のマリーナの代表者は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、所属のマリーナの救助艇に^い航されて同マリーナに帰航した。</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>船長Aは、遊漁船であったA船を平成30年5月ごろ購入し、プレジャーボートとして使用していた。</p> <p>同乗者Aは、衝突直前まで魚群探知機を見ていた。</p> <p>A船には、汽笛が備えられていた。</p> <p>B船は、船首部から重さ約10kgの錨を海中へ投入し、錨鎖約10m及び直径約8mmの合成繊維製の錨索を約50m繰り出し、船外機を停止して錨泊していた。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を表示していなかった。</p> <p>B船には、エアホーンが備えられていた。</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、鋸埼北西方沖を北西進中、船長Aが、右舷船首方に数隻の遊漁船を認め、遊漁船の近くの釣り場を探そうと思い、右舷方を見ながら航行を続けたことから、前路で錨泊中のB船に気付くのが遅れ、左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鋸埼北西方沖で錨泊中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、浅礁で釣りをする遊漁船であっていずれB船を避けると思い、錨泊を続けたことから、更に接近するA船に対して両手を振って大声を出したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、鋸埼北西方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、右舷船首方に釣り場を探そうと思い、右舷方を見ながら航行を続け、また、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、遊漁船であっていずれB船を避けると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・航行中は、特定の船舶だけに気を取られることなく、周囲を見渡すなどして常時適切な見張りを行うこと。 ・錨泊中に接近する他船を認めた場合は、有効な音響信号により、速やかに注意喚起を行うこと。 ・錨泊中は、黒色の球形形象物を表示すること。

付図1 事故発生経過概略図

