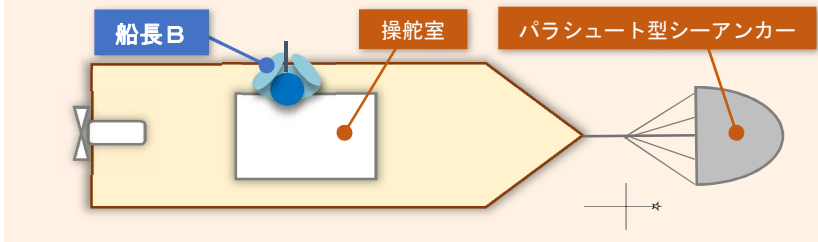


# 船舶事故調査報告書

令和元年11月6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2月6日 08時00分ごろ
発生場所	富山県氷見市氷見港東北東方沖 氷見港唐島灯台から真方位071° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 52.8′ 東経137° 03.3′）
事故の概要	漁船春輝丸は、南西進中、また、プレジャーボートののぞみは、漂泊中、両船が衝突した。 春輝丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、のぞみは、操舵室右舷外板等に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月25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。
<b>事実情報</b> 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 漁船 春輝丸、4.37トン IK3-11115（漁船登録番号）、個人所有 9.58m（Lr）×2.45m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和52年6月23日 B プレジャーボート のぞみ、5トン未満 242-15218富山、個人所有 5.41m（Lr）×1.98m×0.82m、FRP ガソリン機関、44.10kW、平成2年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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19年3月2日 免許証交付日 平成28年12月28日 （令和4年3月1日まで有効） B 船長B 男性 74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61年5月9日 免許証交付日 平成28年9月5日 （令和4年3月3日まで有効）
死傷者等	A なし B なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 操舵室右舷外板等に亀裂</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 北流約0.5ノット (kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、いか一本釣り漁を行う目的で、平成31年2月6日03時00分ごろ氷見港東北東方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて石川県能登町<small>おぎ</small>小木漁港を出港した。</p> <p>A 船は、06時00分ごろ、本件漁場に到着し、周辺に約200隻の漁船等が操業している状況下、船首を南西方に向けて主機を運転した状態で漂泊し、操業を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室で、右舷側の窓から顔を出して、いか釣機のワイヤ（以下「いか釣ワイヤ」という。）の張る方向と左舷側に設置してある魚群探知機及びレーダーを交互に見ながら操業を続けた。（図1参照）</p> <div data-bbox="555 842 1377 1200" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 A船の配置</p> <p>船長Aは、いか釣ワイヤの張る方向が斜めになったので、A船が潮流によってやや北方に流されたと思い、いか釣ワイヤの張る方向を真下にする目的で遠隔装置を使用して主機を微速前進とし、南西方に向け約1knの対地速力とした。</p> <p>A船は、08時00分ごろ、微速前進の状態で、船長Aがいか釣ワイヤを確認しながら操業を続けていたところ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りを行う目的で、06時00分ごろ氷見港沖に向けて富山県伏木<small>ふしき</small>富山港を出港した。</p> <p>B船は、06時30分ごろ、氷見港沖に到着し、船長Bが機関を停止したのち、パラシュート型シーアンカーを船首から投入し、船首を北方に向けて漂泊した状態で左舷舷側から<small>まね</small>竿を出して釣りを開始した。（図2参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">図2 B船の配置</p> <p>船長Bは、08時00分ごろ、釣りをしていたところ、竿に漁獲物が掛かった反応があり、竿の先端を見ながら、釣り糸を巻き上げていたところ、衝撃を感じ、B船の操舵室右舷側とA船の船首部とが衝突したことを認めた。</p> <p>船長Bは、後日、本事故の発生を海上保安庁に通報した。 (付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、1Mレンジに設定したレーダーを作動させていたが、本件漁場周辺に多数の漁船等が操業している状況下でエコートレイル（映像の移動方向と速度の目安となる残像表示）を有効にしており、画面上に多数の船舶の残像が表示されて船舶の動きが判別しづらい状態で操業していたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故発生前に周囲を確認したところ、最も近い船舶で20m以上離れていたため、漂泊している船舶同士が急に接近することはないと思っていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、いずれも救命胴衣を着用していた。</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、氷見港東北東方沖においてレーダーを適切に調整せずに南西進中、船長Aが、いか釣ワイヤの確認に意識を向けた状態で微速前進としたことから、前路で漂泊している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、氷見港東北東方沖において船首を北方に向けて漂泊中、船長Bが、釣り糸の巻き上げに意識を向けて漂泊を続けたことから、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>原因</p>	<p>本事故は、氷見港東北東方沖において、A船がレーダーを適切に調整せずに南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、いか釣ワイヤの確認に意識を向けた状態で微速前進とし、また、船長Bが釣り糸の巻き上げに意識を向けて漂泊を続けたため、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及び被害の軽減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>・微速で航行する場合であっても、周囲を確認するなど適切な見張りを継続すること。</li><li>・漂泊中であっても、周囲の見張りを適切に行うこと。</li><li>・レーダーは、適宜、エコートレイルの調整及び短距離レンジに切り替えるなどして適切な調整を行うこと。</li><li>・事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生場所概略図

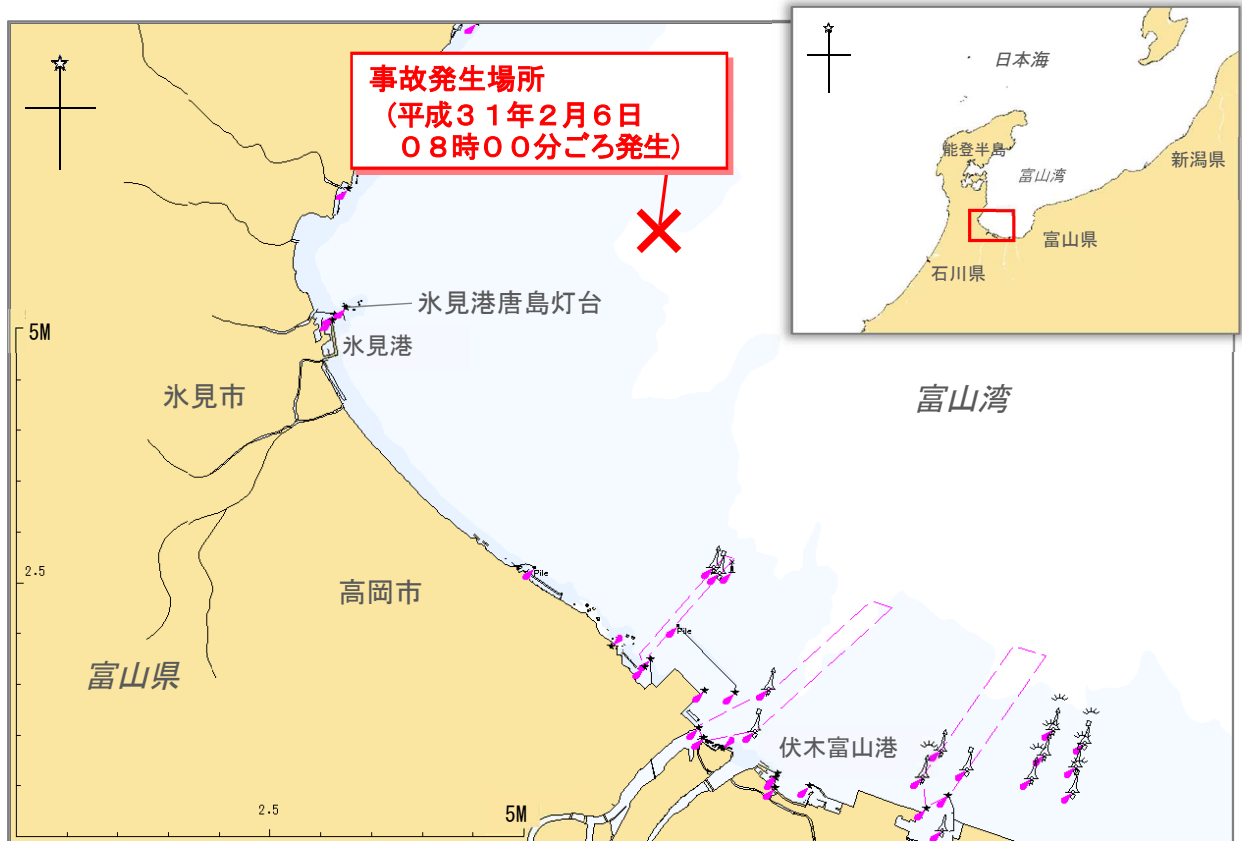


写真1 A船



写真2 B船

