

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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	令和2年5月30日 08時45分ごろ
発生場所	福井県福井市長橋管生漁港北西方沖 長橋港沖防波堤灯台から真方位302° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯36°07.5′ 東経136°01.6′）
事故の概要	漁船第二加宝丸は、北東進中、錨泊中のプレジャーボートHONAMIに衝突した。 HONAMI は、船長が負傷し、左舷船首部外板に亀裂を伴う破口を生じ、また、第二加宝丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月3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 漁船 第二加宝丸、4.95トン FK3-9190（漁船登録番号）、個人所有 9.13m（Lr）×2.72m×0.91m、FRP ディーゼル機関、198.50kW、昭和57年6月18日 第251-14247号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート HONAMI、5トン未満 244-15156福井、個人所有 5.08m（Lr）×2.05m×0.79m、FRP ガソリン機関、29.40kW、平成7年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72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8月27日 免許証交付日 平成31年2月4日 （令和6年8月26日まで有効） B 船長B 男性 62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 平成2年4月6日 免許証交付日 平成29年2月13日 （令和4年4月15日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長B）

う。)を同乗させ、釣りの目的で05時00分ごろ福井市松蔭町の係留場所を出航し、松蔭町北西方沖で釣りを行った後、06時00分ごろ福井市長橋町北西方沖の釣り場に到着した。

B船は、船首を南西方に向けて機関を停止し、長さ約2mの錨鎖及び長さ約6.5mの錨索に接続した重さ約15kgの錨を船首部から投入し、船長Bが船体中央部右舷側の操縦席に、1人の同乗者が操縦席左舷側の物入れの蓋に、もう1人の同乗者が後部左舷側物入れの蓋の上に置いたクーラーボックスに、それぞれ船尾方を向いて腰を掛け、まお竿を振り出して釣りを開始した。(写真3、図1参照)



写真3 B船

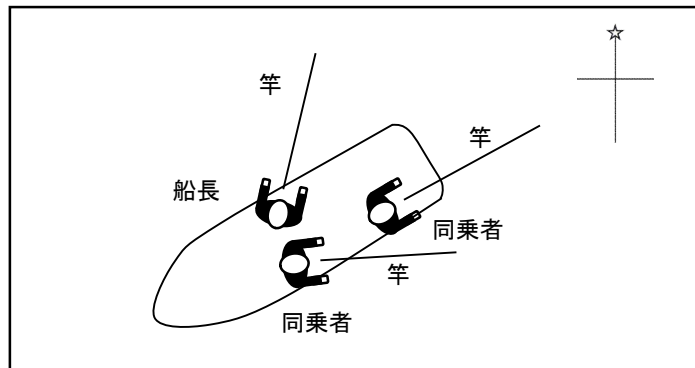


図1 船長及び同乗者の位置

船長Bは、右舷船尾方を向き、時折周囲を見ながら釣りをを行い、08時44分ごろ他船のエンジン音が聞こえたので振り返ったところ、B船の左舷船首方300m付近に、B船に向けて直進するA船を認めた。

船長Bは、これまで本事故発生海域で錨泊して釣りをしていた際、他船がB船に接近してから避けたり、漁船が接近してきて漁船の操業の妨げになるので別の場所で釣りをしよう言われたりした経験があったので、A船もB船に接近してから避けるか、釣り場を移動するよう伝えにくるのかもしれないと思い、釣りを続けた。

船長Bは、A船が同じ針路のまま約100mの距離まで接近してき

	<p>たので、A船との距離が近すぎるように感じ、A船が同じ針路及び速力のままさらに接近してきたので、衝突の危険を感じ、立ち上がって両手を振りながら大声をあげたものの、A船が減速したり転針したりする様子がなく、同乗者に手すりにつかまるよう大声で叫んだ後、A船の船首部がB船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが直ちに118番通報を行った後、船体の損傷状況を確認し、自力で航行して福井市松蔭町の係留場所に戻った。</p> <p>船長Bは、係留場所に到着した海上保安官に事故の状況を説明していたところ、体の痛みを感じたので海上保安官に119番通報を依頼し、到着した救急車により病院に運ばれ、右殿部打撲傷、頸椎捻挫及び左手甲部擦過傷と診断された。</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>船長Aは、A船が、約8knの速力を超えると船首が浮上して船首方に死角が生じ、11knの速力で航行すると正船首から左右にそれぞれ約10°の範囲に死角が生じることを承知していた。</p> <p>船長Aは、レーダーで周囲を確認した際、右舷船首方の定置網が映っていたので、レーダーの感度は良好であったが、B船の映像を見落としたと本事故後に思った。</p> <p>B船には汽笛等の音響信号設備がなく、携帯式エアホーンを積んでいたが、船長Bはこれまで使う機会がなかったので、ふだんから操縦席の船首方のキャビンの中に置いていた。</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>分析</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、長橋菅生漁港北西方沖を北東進中、船首浮上により船首方に死角が生じている中、船長Aが、レーダー及び目視で周囲を確認した際、他船を認めず、前路に他船はいないと思い、針路を一定に保って航行を続けたことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーで周囲を確認した際、右舷船首方の定置網が映っていたことから、レーダーの感度は良好であったものの、B船の映像を見落とした可能性があるものと考えられる。</p> <p>B船は、長橋菅生漁港北西方沖で錨泊中、船長Bが、これまで本事故発生海域で錨泊して釣りをしていた際、他船がB船に接近してから避けたり、漁船が接近してきて漁船の操業の妨げになるので別の場所で釣りをするよう言われたりした経験があり、A船を視認した際、A船もB船に接近してから避けるか、釣り場を移動するよう伝えにくるのかもしれないと思い、釣りを続けていたことから、衝突を避けるた</p>

	<p>めの措置を採るのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、携帯式エアホーンをキャビンの中に置いていたことから、接近するA船を認めた際、携帯式エアホーンを使用することができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、長橋菅生漁港北西方沖において、A船が船首浮上により船首方に死角が生じている状態で北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、針路を一定に保って航行を続け、また、船長Bが、A船がB船に接近してから避けるか、釣り場を移動するよう伝えにくるのかもしれないと思い、釣りを続けていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船首方に死角が生じている場合、死角の範囲内に他の船舶がないと思わず、時折、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 小型船がレーダーに映りづらいことも考慮し、レーダーの表示範囲を適宜変更するとともに、目視による見張りも併せて厳重に行うこと。 ・ 錨泊中に接近する他船を認めたときは、予断を持たず、有効な音響による信号を使用して注意喚起を行い、更に接近してくる場合、余裕のある時機に前後に移動するなどして衝突を避ける措置を採ること。 ・ 携帯式エアホーンをすぐに使用できる場所に置いておくこと。 ・ 長さ7m未満の船舶であっても、他の船舶が通常航行する水域で錨泊する場合は、錨泊中を示す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

