

船舶事故調査報告書

令和6年8月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月5日 23時10分ごろ
発生場所	石川県加賀市塩屋港西方沖 塩屋港北防波堤西灯台から真方位256° 1.2海里付近 （概位 北緯36° 17.6′ 東経136° 13.1′）
事故の概要	遊漁船第三優成丸は、南東進中、また、プレジャーボートBLUE ROYALは、船首を西方に向けて漂流中、両船が衝突した。 BLUE ROYAL は、同乗者2人が負傷し、右舷船尾部外板に亀裂及び破口等を生じ、また、第三優成丸は、右舷船首部防舷材に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年8月9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 第三優成丸、4.52トン IK3-20242（漁船登録番号）、個人所有 9.98m (Lr) × 2.25m × 0.92m、FRP ディーゼル機関、139.75kW、昭和55年6月10日 第251-11616号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート BLUE ROYAL、5トン未満 251-15361石川、個人所有 5.38m (Lr) × 1.95m × 0.87m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.10kW、平成5年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 77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10年3月4日 免許証交付日 令和4年11月22日 （令和10年3月3日まで有効） B 船長B 37歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年3月27日 免許証交付日 令和2年3月27日 （令和7年3月26日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 2人（同乗者）</p>
損傷	<p>A 右舷船首部防舷材に擦過傷</p> <p>B 右舷船尾部外板に亀裂及び破口、船外機に濡損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南～南南東、風力 3～4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、令和5年8月5日16時40分ごろ塩屋港を出航し、18時00分ごろ同港北西方沖の釣り場に到着して遊漁を行い、22時30分ごろ遊漁を終えて帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、ふだん釣り場から塩屋港に帰航する際は、同港西北西沖に敷設された定置網（以下「本件定置網」という。）の北方を通っていたが、遊漁中に南寄りの風が強くなり、うねりを伴う波があったので、船体の横揺れを軽減しようと思い、右舷船首方から風波を受けるように本件定置網の南方を通ることとした。</p> <p>船長Aは、法定灯火を表示してGPSプロッターを作動させ、操縦席に座って約7～8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進中、船首方に3隻の小型船舶の灯火を認めた。</p> <p>船長Aは、小型船舶2隻を通過して本件定置網北西端付近に到達した頃、船首方を見て他船の灯火を認めなかったため、もう1隻の小型船舶はどこかに移動し、航行の支障となる他船はいなくなったと思った。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの画面で船位を確認しながら目視で見張りをを行い、同じ針路及び速力で航行を続け、本件定置網南端付近でそろそろ塩屋港に向けて左転しようと考えていたところ、衝撃音が聞こえたので流木にでも当たったかもしれないと思い、機関を中立として周囲を見た際、船尾方約30mにB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、A船をB船に接近させたところ、船長BからB船が航行不能と聞き、船長B及び同乗者2人をA船に移乗させ、浸水して船尾が沈み始めたB船をA船でえい航して塩屋港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者B₁」、「同乗者B₂」という。）を乗せ、19時00分ごろ塩屋港を出航し、同港西北西方沖の釣り場で錨泊して釣りを行っていたところ、南寄りの風が強くなり船が大きく揺れ始めたので、22時00分ごろ抜錨して塩屋港西方沖（福井県あわら市浜坂沖）の釣り場に向けて移動を始めた。</p> <p>B船は、22時30分ごろ塩屋港西方沖の釣り場に到着し、船首を西方に向けて船外機を中立運転として漂泊し、マストに取り付けたLED電球2個（以下「LED灯火」という。）を集魚灯として点灯</p>

し、法定灯火を消灯して流し釣りを始めた。(図1、2参照)

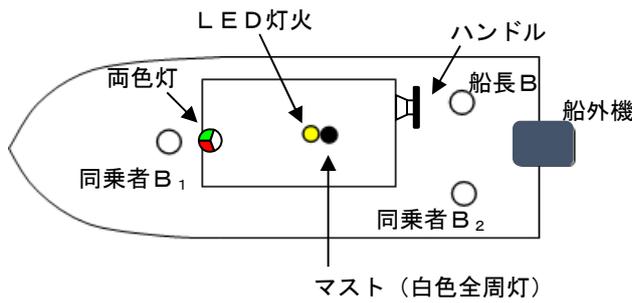


図1 B船配置図

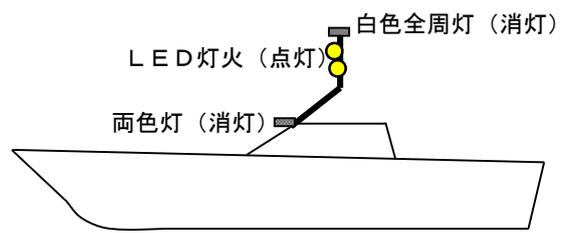


図2 B船点灯状況

船長Bは、釣りを行っていたところ、右舷船首方からB船の方に向かってくるA船の灯火を認めたが、LED灯火が十分明るいので、A船がB船に気付き、航行中のA船が漂泊中のB船を避航すると思い、時折A船の動向を見ながら釣りを続けていた。

船長Bは、A船が右舷船首方至近になっても同じ針路及び速力で接近してくるので衝突の危険を感じ、移動しようと船外機を前進に入れてハンドルを左に回したが間に合わず、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。

船長Bは、B船の船尾部が沈み始め、船外機が停止して航行不能となったので、船長Aに救助を依頼し、同乗者B₁及び同乗者B₂と共にA船に移乗して塩屋港に入り、118番通報を行った。

B船は、A船により塩屋港にえい航され、係船しようとした際に転覆し、そのまま岸壁に係船された後、陸揚げされた。

同乗者の2人は、体に痛みがあったので、後日各自で医療機関を受診したところ、同乗者B₁が外傷性頸部症候群等と、同乗者B₂が頸椎捻挫等とそれぞれ診断された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真4 A船、写真5 A船損傷箇所、写真6 B船(右舷船首方から望む)、写真7 B船(右舷船尾方から望む) 参照)

その他の事項

A船は、船体中央やや後方に船橋構造物が設置され、同構造物の後部が操舵室となっており、本事故当時、前部甲板に釣り客5人が、また後部甲板に釣り客4人が、甲板に置いた渡し板に座っていた。

A船の操舵室は、同室前面に旋回窓が装備されたアクリル樹脂製窓が3面あり、右舷側の窓は十分な透明度があったが、中央と左舷側の窓はアクリル樹脂の経年劣化や汚れの付着で透明度が著しく低下していた。また、操舵室前の煙突や船首部に設置された錨台などが操船者の船首方視界を遮っていた。(写真1参照)

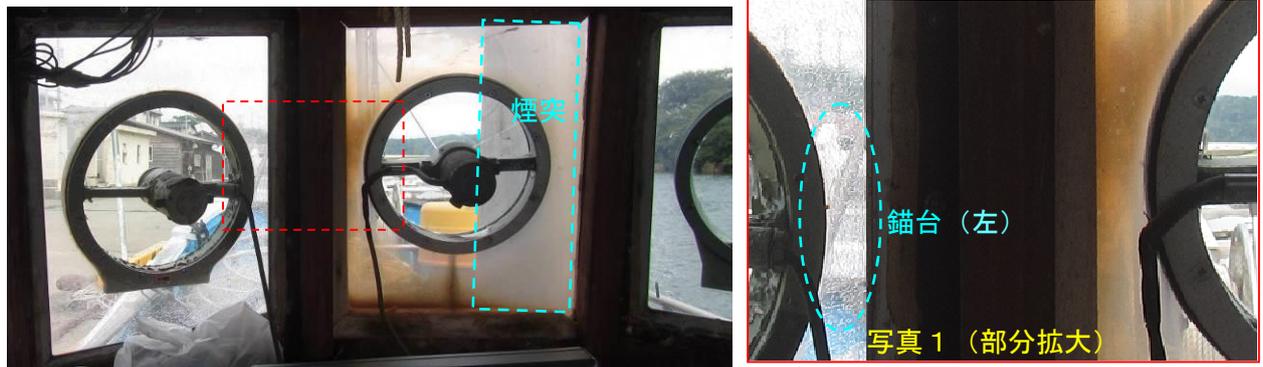


写真1 操縦席からの視界

A船は、シアー*1により船首先端部が高くなっていたので、船長Aは、本事故当時、船首浮上があまり生じないように約7～8knの速力で航行していたほか、波浪を受けて船首の上下揺れや左右揺れが生じていたので、前路を確認できていると思い、船首を左右に大きく振っていなかった。(写真2、3参照)

錨の横木 (ストック)

A船係留場所から船首方約450～500mの係留船舶



写真2 船長Aの操船姿勢 (再現)



写真3 操縦席からの見通し状況

船長A及び釣り客9人は、全員が救命胴衣を着用していた。

*1 「シアー (舷弧)」とは、上甲板の舷側線が、船の長さの中央で最も低く、船首尾に近づくにつれて高くなっている構造のことをいう。この構造により、船首尾部に予備浮力が確保され、また、凌波性や甲板上に打ち上がった海水の水はけを良くする役割がある。

	<p>船長Bは、B船の方に向かってくるA船を認めた際、過去に塩屋港西方沖（浜坂沖）で釣りをしていたとき、漁船がB船の近くに来て浜坂沖の魚礁付近で釣りをしないように注意されたことがあったので、A船も注意するためにB船に接近して近くで停船すると思っていた。</p> <p>船長B、同乗者B₁及び同乗者B₂は、全員が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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、塩屋港西方沖を南東進中、船長Aが、航行の支障となる他船はいないと思い、操舵室窓に生じた透明度が著しく低下した部分並びに操舵室前の煙突及び船首部に設置された錨台などにより、船首方の視界が遮られ見通しが良好でない状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件定置網北西端付近に到達した際、船首方に他船の灯火を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、塩屋港西方沖で船首を西方に向け、法定灯火を消灯し、LED灯火を点灯して漂泊中、船長Bが、B船の方に向かってくるA船の灯火を認めた際、A船が接近してもいずれ停船すると思い、釣りを続けていたことから、衝突を避ける措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、過去に塩屋港西方沖（浜坂沖）で釣りをしていた際、漁船が接近して浜坂沖の魚礁付近で釣りをしないよう注意を受けたことがあったことから、A船が接近してもいずれ近くで停船すると思っていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、LED灯火を点灯していれば十分明るいので、航行中の他船が漂泊中のB船に気付いてB船を避けて航行してくれると思っていたことから、法定灯火を消灯していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、塩屋港西方沖において、A船が南東進中、B船が船首を西方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方の視界が遮られ見通しが良好でない状態で、船首方の死角を補う見張りを適切に行わずに航行を続け、また、船長Bが、接近するA船の灯火を認めていたものの、いずれ同船が停船すると思い、釣りを続けたため、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"> ・船長は、自船の船首方の視界が遮られ、レーダーが装備されてな

	<p>い場合、操船中は時々操船位置を移動して周囲の状況を確認したり、船首を大きく左右に振ったりするなど、常時適切な見張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、漂泊中、自船に接近する他船を認め、衝突のおそれがある場合は、早めに機関を使用して避航措置を採ること。・ 船長は、夜間、自船の動静を他船に正しく認知させるため、他の光源でも他船が認識できるなどと思わず、法定灯火を適正に表示すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

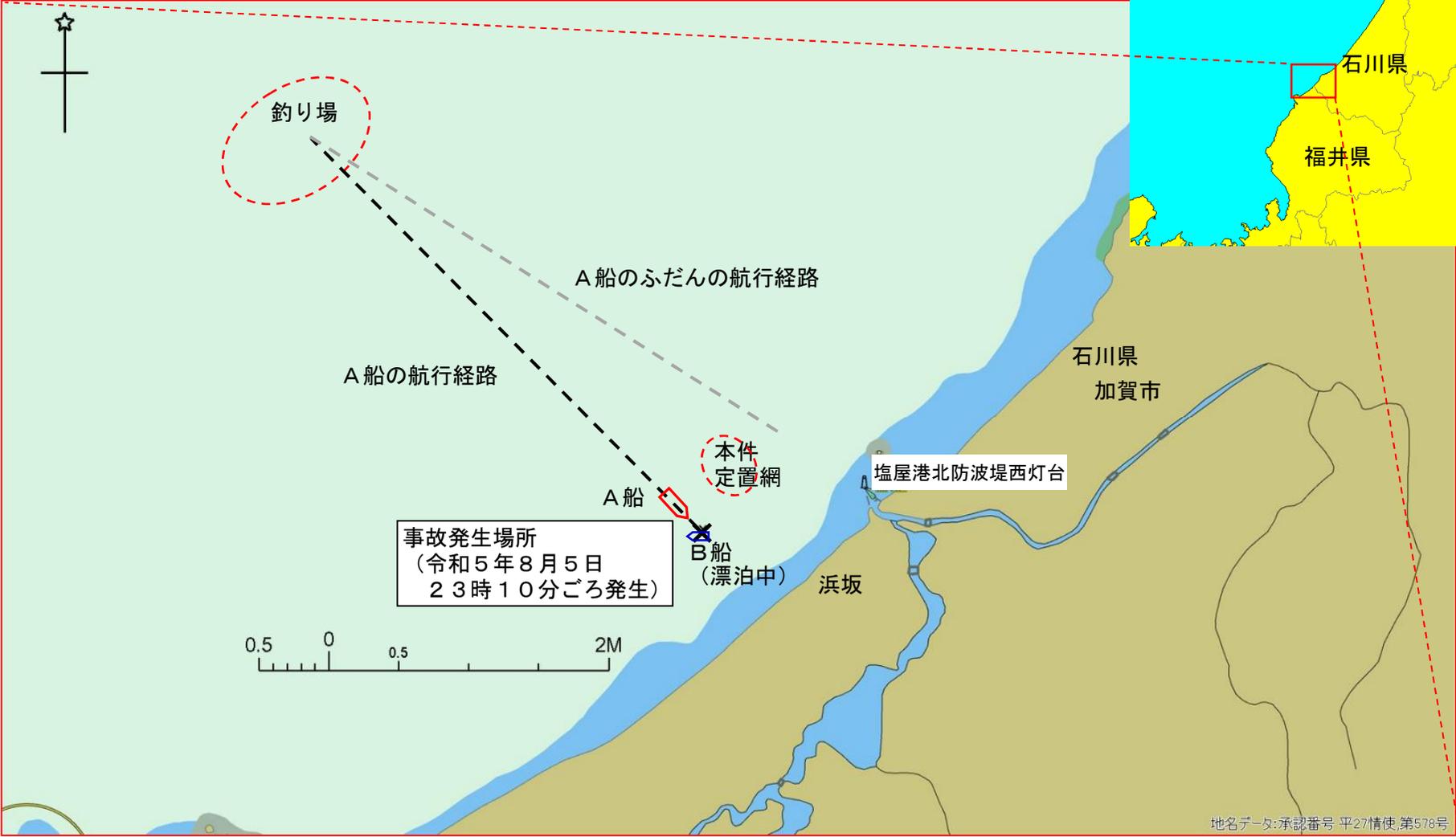


写真4 A船



錨台（右）

錨台（左）

写真5 A船損傷箇所



防舷材に擦過傷

写真6 B船（右舷船首方から望む）



（漁業協同組合提供）

写真7 B船（右舷船尾方から望む）



（漁業協同組合提供）