

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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	令和7年5月5日 14時12分頃
発生場所	福井県敦賀市鷺崎東南東方沖 敦賀港鞠山防波堤灯台から真方位344° 1.6 (M) 海里付近 (概位 北緯35° 42.3′ 東経136° 02.8′)
事故の概要	遊漁船一和丸は、南進中、また、ミニポート（船名なし）は、船首を北北東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年10月23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手続実施済
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 一和丸、4.7トン 251-10829福井、個人所有 B ミニポート（船名なし）、総トン数なし（長さ約3.0m） なし、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 操縦者B、操縦免許 なし
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、水温 約14℃
事故の経過	A船（レーダーの装備なし）は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、敦賀市敦賀港のマリーナを出航し、同市立石岬北方2M付近の釣り場で遊漁を行った後、出航場所に向けて釣り場を出発した。 船長Aは、GPSプロッターを作動させ、操舵室中央の舵輪の前に立ち、手動操舵で操船に当たり、約12ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）でA船を南南東進させた。 船長Aは、A船を約10kn以上の速力で航行させると船首浮上によって船首方に死角が生じていたので、時々船首を左右に振って船首方の死角を補う見張りを行っていた。 船長Aは、敦賀市明神崎東方沖に達した頃、変針してA船の南進を開始した。その後、しばらくして船首方1、2M付近の鷺崎東方沖から同市小崎東方沖にかけて漂流しているように見える数隻の小型船舶を認めた。 船長Aは、視認した船舶まではまだ距離があるので、接近してから避航すればよいと思い、進路及び速力を保持した。

船長Aは、いつの間にか船首方の船舶を視認できなくなったものの、漫然とA船の南進を続けていたところ、A船とB船とが衝突し、B船が転覆した。

(図1 参照)



図1 事故発生経過概略図

船長Aは、落水していたB船の乗船者2人をA船上に引き揚げた後、A船でB船をえい航して出航場所に戻った。

事故発生場所付近で釣りをしていた人は、本事故を目撃し、118番通報した。

B船は、操縦者Bが1人で乗り、家族1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、釣りの目的で、敦賀港の船だまりを出航した。

操縦者Bは、鷺埼東南東方沖の釣り場で船首から錨を投下して船外機を停止し、船首を北北東方に向けてB船を錨泊させた後、船尾部に座って釣りを始めた。

操縦者Bは、ふと北方を見たところ、左舷船首方400m付近にB船に向かってくるA船を認めた。その際、以前に接近する他船が自船の間近を通過していくことがあったので、A船も同様にB船の間近を通過していくと思い、釣りをしながら錨泊を続けた。

操縦者Bは、A船の動向を見ていたところ、更にA船がB船に向

	<p>かって接近するので、衝突の危険を感じ、立ち上がってA船に向かって大声を上げて手を振ったものの、B船とA船とが衝突し、同乗者Bと共に海上に投げ出された。</p> <p>操縦者B及び同乗者Bは、海上に浮いていたところ、A船に救助され、A船の出航場所に運ばれた。</p> <p>操縦者B及び同乗者Bは、膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、笛や携帯式エアホーン等を備えていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>(1) A船について</p> <p>① 船長Aは、南進中、船首方1、2M付近に数隻の小型船舶を視認した際、同船舶まで距離があったことから、同船舶に接近してから避航すればよいと思い、同船舶の動静を継続的に監視していなかったものと考えられる。</p> <p>② A船は、約12knの速力で航行していたことから、船首が浮上し、船首方の見張りに支障が出る死角を生じていたものの、船長Aは、死角を補いながら見張りを行うことなく漫然と操船していたものと考えられる。</p> <p>③ ①及び②から、船長Aは、前路で錨泊するB船に気付かず、A船がB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2) B船について</p> <p>① 操縦者Bは、B船に接近してくるA船を認めていたが、これまで接近する他船がB船の間近を通過していった経験があったことから、本事故当時もA船がB船の間近を通過していくと臆断し、A船の動静を監視することなく釣りをしながら錨泊を続けたものと考えられる。</p> <p>② B船は、錨泊していたことから、A船が至近に迫った際に直ちに避航動作をとることができなかったものと考えられる。</p> <p>③ ①及び②から、B船が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、A船が南進中、B船が船首を北北東方に向けて錨泊中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、前路で錨泊中のB船に気付かず、また、操縦者Bが、A船がB船に接近していることに気付いていたものの、A船を継続的に監視していなかったため、避航動作が遅れ、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"> ・ 小型船舶の船長は、自船の船首方の視界が遮られ、レーダーが装備されていない場合には、操船位置を移動して船首方を確認したり、船首を大きく左右に振ったりするなどして、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、錨泊中、他船が接近していることを認めた場合、他船が安全に通過すると臆断せず、十分余裕のある時期に、

汽笛等によって注意を喚起するなど衝突を回避する措置を採ること。

- ・ 小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）では、長さ12m未満の小型船舶には汽笛を備える義務はないが、船長は、船舶に対して音響による注意喚起を行うため、携帯式エアホーン等を備えることが望ましい。
- ・ ミニボートの操縦者は、他船から自船を見やすくするために、船尾等に目立つ旗などを掲げることが望ましい。