

船舶事故調査報告書

平成24年5月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月23日（土） 06時10分ごろ
発生場所	京都府伊根町伊根港南方沖 伊根港カンジャガハナ灯台から真方位153° 900m付近 (概位 北緯35° 39.5′ 東経135° 17.5′)
事故調査の経過	平成22年10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。
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 ^{ゆうなぎ} 裕風丸、8.5トン KT2-1123、個人所有 14.54m (Lr) × 3.44m × 1.12m、FRP ディーゼル機関、405kW（漁船法馬力数）、平成15年4月 B プレジャーモーターボート ^{ひわ} 氷輪丸、総トン数なし 251-20524京都、個人所有 2.99m (Lr) × 1.69m × 0.53m、ゴム ガソリン機関、5.88kW、平成19年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 30歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年1月19日 免許証交付日 平成20年7月23日 (平成25年7月22日まで有効) B 船長B 男性 39歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年8月3日 免許証交付日 平成19年8月3日 (平成24年8月2日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部の塗料剥離 B 右舷船首上面にA船の船底塗料付着
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、伊根沖の釣り場に向け、約13ノットの対地速力で東進した。 船長Aは、立って操船に当たり、前方に他船はいないものと思い、同じ速力で東進中、平成22年10月23日06時20分ごろA船の後方を航行していた僚船から無線が入り、A船がB船と衝突したことを聞き、伊根港カンジャガハナ灯台から真方位153° 900m付近に戻り、B船と衝突したことを知った。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、伊根港カンジャガハナ灯台から真方位153°900m付近で漂泊し、06時00分ごろ船首を西方に向けて釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、前方約200mにA船を初めて視認し、その後、A船との距離が約50mに接近したので危険を感じたが、A船がB船を避けてくれると思い、漂泊を続けていたところ、A船の船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>本事故を目撃した釣り船が、06時19分ごろ海上保安庁に本事故の通報を行った。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：06時12分ごろ</p>								
その他の事項	<p>B船は、縦約30cm、横約40cmの赤い布製の旗及び黄色に白混じりの布製の旗をそれぞれ約1.5mの高さに掲げていた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、伊根港南方沖を東進中、船長Aが、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず、同船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、伊根港南方沖において、釣りをし漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船がB船を避けてくれるものと思い込み、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたところ、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、伊根港南方沖を東進中、船長Aが、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず、同船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、伊根港南方沖において、釣りをし漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船がB船を避けてくれるものと思い込み、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたところ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、伊根港南方沖を東進中、船長Aが、前方に船舶はいないものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず、同船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、伊根港南方沖において、釣りをし漂泊中、船長Bが、B船に向けて接近してくるA船がB船を避けてくれるものと思い込み、A船の動静を見守りながら漂泊を続けていたところ、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、伊根港南方沖において、A船が東進中、B船が漂泊中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが漂泊を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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、常時適切な見張りを行い、前方に他船がないとの思い込みをしないこと。 ・他船が接近する場合、衝突を避けるための動作を余裕のある時期にとること。 								