

## 船舶事故調査報告書

平成24年6月7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23年6月19日（日） 02時30分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市 <sup>りゅうぐうほま</sup> 竜宮 <sup>おぼせ</sup> 浜漁港小橋地区西方沖 舞鶴市所在の小橋港沖第2防波堤灯台から真方位308° 105m付近 （概位 北緯35° 33.8′ 東経135° 23.8′）
事故調査の経過	平成23年7月4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 <sup>みよし</sup> 三嘉丸、9.52トン KT2-853（漁船登録番号）、個人所有 13.95m (Lr) × 3.37m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数65、昭和57年6月5日 B 瀬渡船 <sup>はまなぎ</sup> 第八浜尻丸、7.51トン KT2-815（漁船登録番号）、個人所有 11.49m (Lr) × 3.20m × 0.92m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和54年6月26日 最大搭載人員（遊漁する間） 旅客29人、船員1人計30人
乗組員等に関する情報	A 無人 B 船長B 男性 53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 昭和53年3月10日 免許証交付日 平成19年2月22日 （平成24年6月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部に破口 B 左舷船首部に破損
事故の経過	A 船は、竜宮浜漁港小橋地区の小橋港沖第2防波堤（以下「第2防波堤」という。）の西方約130m沖に設置された石を重りにした係留ブイに船首から長さ約15mの係船索をとり、無人で灯火を点灯せずに船首を西方に向けて係留していた。 B 船は、船長が1人で乗り組み、磯釣り客16人を乗せ、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、平成23年6月19日02時28分ごろ、第2防波堤の南方約250mにある竜宮浜漁港三浜地区の棧橋から出港したのち、若狭湾の舞鶴市小島に向かった。 船長Bは、操舵室で立って手動操舵に当たり、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、サーチライトを照射して右舷前方の

	<p>第2防波堤を確認したところ、第2防波堤上で多数の釣り人がアオリイカを釣っており、同防波堤付近に電気浮きが見えたので、いつもより左方に寄って同防波堤とA船との間を北進しようとした。</p> <p>船長Bは、サーチライトを照射しながら右舷前方の第2防波堤に注意を向けて航行中、第2防波堤の南端付近に並行して約12knに増速後、間もなく、02時30分ごろ衝撃を受けてA船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、釣り客に負傷者がいないことを確認したのち、左舷船首部の破口から浸水していたので、三浜地区へ帰港した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁などへ通報を行わずにいたところ、磯釣り客から海上保安庁への通報があった。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波 なし</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>第2防波堤は、南北に築造されていた。</p> <p>船長Bの家族は、本船を使用して遊漁船業を営むため、遊漁船業の適正化に関する法律に基づき、京都府に遊漁船業者の登録をしており、平成15年10月7日京都府知事に対して業務規程の届出をしていた。また、同業務規程によれば、船長Bほか1人が遊漁船業務主任者に選任されていた。</p> <p>また、船長Bは、海上運送法第10条の3第1項及び同法施行規則第7条の3の規定（又は同法及び同施行規則に基づく各事業の準用規定により）により安全管理規程を作成し、平成22年8月12日近畿運輸局長宛に届出をしていた。</p> <p>B船の業務規程及び安全管理規程には、海難が発生した場合、船長（及び業務主任者）は、速やかに海上保安機関に通報するように定められていた。</p> <p>船長Bは、いつものようにレーダーを3海里（M）レンジとして作動させていたが、距離レンジを1.5Mレンジ以下にして使用したことがなく、竜宮浜漁港付近を航行するときには、レーダーを見ていなかった。</p> <p>船長Bは、A船が朝方のみ出港して定置網漁業に従事する漁船であり、夜間には本事故発生場所でA船が係留ブイに係留されていることを知っており、ふだん、夜間航海のときには、サーチライトを照射して第2防波堤及びA船を確認し、その間を北進していた。</p> <p>磯釣り客は、船首甲板に2人及び船尾甲板に14人が乗船していた。</p> <p>船長B及びB船の磯釣り客16人は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1601 813 1646">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1601 1457 1646">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1646 813 1691">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1646 1457 1691">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1691 813 1736">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1691 1457 1736">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1736 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1736 1457 2065"> <p>A船は、竜宮浜漁港小橋地区西方沖において、無人で灯火を点灯せずに係留ブイに係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、竜宮浜漁港小橋地区西方沖を北進中、船長Bが、第2防波堤とA船との間を航行しようとした際、右舷前方の第2防波堤のみに注意を向け、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向首していることに気付かず</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、竜宮浜漁港小橋地区西方沖において、無人で灯火を点灯せずに係留ブイに係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、竜宮浜漁港小橋地区西方沖を北進中、船長Bが、第2防波堤とA船との間を航行しようとした際、右舷前方の第2防波堤のみに注意を向け、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向首していることに気付かず</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、竜宮浜漁港小橋地区西方沖において、無人で灯火を点灯せずに係留ブイに係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、竜宮浜漁港小橋地区西方沖を北進中、船長Bが、第2防波堤とA船との間を航行しようとした際、右舷前方の第2防波堤のみに注意を向け、A船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、A船に向首していることに気付かず</p>								

	に航行し、A船と衝突したものと考えられる。
原因	<p>本事故は、夜間、竜宮浜漁港小橋地区西方沖において、A船が無人で灯火を点灯せずに係留ブイに係留中、B船が北進中、船長Bが、第2防波堤とA船との間を航行しようとした際、右舷前方の第2防波堤のみに注意を向け、A船に対する適切な見張りを行っていなかったため、A船に向首していることに気付かずに航行し、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"> <li>・一方向のみに注意を向けず、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・レーダーの距離レンジを近距離レンジに切り替えるなどして有効に使用すること。</li> </ul>