

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月9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11月4日（金） 16時10分ごろ
発生場所	京都府宮津市栗田 <sup>くんだ</sup> 湾北部 宮津市所在の宮津黒埼灯台から真方位168° 2.8海里付近 （概位 北緯35° 33.1′ 東経135° 15.9′）
事故調査の経過	平成23年12月5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 第五孝 <sup>こうりょく</sup> 緑丸、4.8トン KT3-10438（漁船登録番号）、個人所有 12.65m（Lr）×2.71m×0.89m、FRP ディーゼル機関、356.72kW、平成10年3月 B プレジャーボート くるめ、0.3トン 251-15565京都、個人所有 4.30m（Lr）×1.51m×0.60m、FRP ガソリン機関、7.28kW、平成3年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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5年1月13日 免許証交付日 平成19年12月25日 （平成25年1月12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 昭和50年11月14日 免許証交付日 平成21年1月27日 （平成26年2月15日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部及び左舷船底部に擦過傷 B 船首部を大破、マストが倒壊、左舷中央部の外板に亀裂、船外機が破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、平成23年11月4日16時00分ごろ宮津市島陰湾南部の釣り場を発進して帰途についていた。 船長Aは、操舵室内の操縦席で正座し、腰を浮かした姿勢で天窓から顔を出して見張りをしながら、右手で舵輪を握って手動操舵を行い、16

	<p>時08分ごろ宮津市無双ヶ鼻東端を約80m隔てて右転したのち、約20.0ノットの速力で針路を約232°（真方位、以下同じ。）として陸岸を右舷側に見ながら航行していたが、日頃から釣り船を見掛ける無双ヶ鼻南西方沖にあるオナグリの瀬（水深約20m、底質岩）の方に船首が向いていたので、船首方から西日が差し、海面に反射してまぶしくなっており、手をかざすなどして西日を遮りながら前方の見張りを行っていたものの、B船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、右舷船首方にある宮津市塔ヶ鼻の南西方沖に設置された大型の係船用ブイに注意を向けて航行中、16時10分ごろ、オナグリの瀬付近に差し掛かったとき、衝撃を感じたので漁具に当たったかと思って後方を振り返ったところ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、直ちに反転してB船に接近し、船内で倒れていた船長Bの救助に当たった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、オナグリの瀬付近で錨泊場所を変えながら釣りを続けたものの、釣果が上がらなかったため、船長Bが、15時30分ごろ、魚群探知機でオナグリの瀬付近の水深約25mのポイントを確認したのち、船外機を停止して錨泊し、船首が北東方の無双ヶ鼻東端付近に向いた。</p> <p>船長Bは、船尾部で腰を掛け、左右に釣り竿を1本ずつ出し、右舷側（南東方）を向いて釣りをしていたとき、船首方の無双ヶ鼻東方沖にA船を視認し、A船がB船の方に船首を向けて南西進していたが、A船よりも先に2隻の小型船がB船と陸岸との間を南西進して行ったので、A船も陸岸寄りを通り過ぎて行くものと思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、右舷側に出した釣り竿に注意を向けて釣りを行っていたところ、B船の船首方約30mに接近したA船を視認して衝突の危険を感じ、立ち上がって両手を振り、大声で叫んだが、B船の左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bが船首方を向いて仰向けの状態で倒れていたため、自宅に電話して救急車の手配を依頼し、船長Bを乗せたB船をえい航して宮津市栗田漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、救急車で病院に搬送され、第4腰椎圧迫骨折及び中心性頸髄損傷と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 低潮時  日没時刻：17時02分（日没方位角 252°）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の釣り客3人は、船尾甲板で座っていたため、B船には気付かなかった。</p> <p>船長Aは、遊漁船業の適正化に関する法律に基づき、平成15年9月1日京都府に遊漁船業者の登録を行い、京都府知事に対して業務規程の届出を行っており、船長Aが遊漁船業務主任者となっていた。</p> <p>船長Aは、A船に平成10年の新造時から乗船し、本事故発生場所付近は頻りに航行していたため、オナグリの瀬付近の状況をよく知っており、同瀬付近に漁具の標識が入っていたり、釣り船がいたりするのを見掛けていた。</p> <p>船長Aは、船首方から西日が差し、海面に反射してまぶしかったが、船</p>

	<p>内に置いていたサングラスを掛けなかった。</p> <p>A船の喫水は、船首約0.40m、船尾約1.20mであった。</p> <p>船長Bは、昭和60年ごろから船外機付きの小型船舶で釣りに出掛けるようになり、平成17年にB船を購入し、1年間に約20回栗田湾に釣りに出掛けていたので、オナグリの瀬付近の状況をよく知っていた。</p> <p>B船は、船尾部に船外機を備えた操舵室がない小型船舶であり、汽笛がなく、本事故当時、黒色球形形象物を掲げていなかった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.10m、船尾約0.20mであった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし</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 あり、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、塔ヶ鼻沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方にある係船用ブイに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、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、A船がオナグリの瀬の方向に向けて航行しており、西日が船首方から差して海面に反射してまぶしかったものの、船内に置いていたサングラスを使用せずに見張りを行っていたことから、同瀬付近で錨泊していたB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、塔ヶ鼻沖において錨泊して釣り中、船長Bが、船首方からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思っ て釣りを続けていたところ、接近したA船に気付いて立ち上がり、両手を振りながら大声で叫んで注意を喚起したものの、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 なし	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A あり、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、塔ヶ鼻沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方にある係船用ブイに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、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、A船がオナグリの瀬の方向に向けて航行しており、西日が船首方から差して海面に反射してまぶしかったものの、船内に置いていたサングラスを使用せずに見張りを行っていたことから、同瀬付近で錨泊していたB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、塔ヶ鼻沖において錨泊して釣り中、船長Bが、船首方からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思っ て釣りを続けていたところ、接近したA船に気付いて立ち上がり、両手を振りながら大声で叫んで注意を喚起したものの、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 なし								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A あり、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、塔ヶ鼻沖を南西進中、船長Aが、右舷船首方にある係船用ブイに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、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、A船がオナグリの瀬の方向に向けて航行しており、西日が船首方から差して海面に反射してまぶしかったものの、船内に置いていたサングラスを使用せずに見張りを行っていたことから、同瀬付近で錨泊していたB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、塔ヶ鼻沖において錨泊して釣り中、船長Bが、船首方からB船に向けて接近するA船を視認し、A船が錨泊中のB船を避けるものと思っ て釣りを続けていたところ、接近したA船に気付いて立ち上がり、両手を振りながら大声で叫んで注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、塔ヶ鼻沖において、A船が南西進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、右舷船首方にある係船用ブイに注意を向け、適切な見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、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>・ 同じ方向にのみ注意を向けずに適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 太陽の日差しを船首方から受けている場合は、サングラスを使用すること。</li> </ul>								