

## 船舶事故調査報告書

平成25年3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24年8月16日（木） 07時54分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市舞鶴港第3区の赤栗鼻東方沖 舞鶴市所在の博奕岬灯台から真方位201°3,230m付近 （概位 北緯35°31.2′ 東経135°19.7′）
事故調査の経過	平成24年8月24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。
<b>事実情報</b> 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>かいしょう</sup> 海昭丸、0.9トン KT3-11183（漁船登録番号）、個人所有 6.32m (Lr) × 1.97m × 0.77m、FRP ガソリン機関、44kW、平成18年4月20日 B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約2.7m×約1.3m×約0.4m、ゴム 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48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55年10月15日 免許証交付日 平成24年2月10日 （平成29年4月14日まで有効） B 操縦者B 男性 51歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年6月3日 免許証交付日 平成22年6月3日 （平成27年6月2日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（操縦者B）
損傷	A 船底部に擦過傷 B なし（船体に赤色塗料が付着）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、船長Aが、船尾部の右舷側で腰を掛け、左手で船外機を操作して操船に当たり、燃料油の節約のため

	<p>にスロットルグリップを半分程度回して約7ノットの対地速力で北北西進していたところ、左舷船首400m付近の赤栗鼻東方沖で停止している素潜り漁の漁船を見掛けた。</p> <p>船長Aは、A船の船首部が浮上して船首方に死角（以下「船首死角」という。）が生じていたが、早朝の時間帯に舞鶴市キンギョ鼻沖から同市金ヶ岬沖にかけての陸岸寄りの所で小型の釣り船やゴムボートなどを見掛けたことがなかったので、前路に他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行わずに北西進した。</p> <p>船長Aは、左舷船首方の素潜り漁の漁船に注意を向けて航行中、平成24年8月16日07時54分ごろ、博奕岬灯台から真方位201°3、230m付近において衝撃を感じ、A船の左舷側を擦るよう通過するB船を認めて衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船から操縦者Bが海に投げ出されたのを目撃し、直ちに反転してB船に接近したのち、ウェットスーツを着用していたので、海に飛び込んで操縦者BをA船に上げた。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗船し、05時25分ごろ、赤栗鼻東方沖150m付近の水深約19～20mの所で重さ約6kgの錨を入れ、直径約8mmの錨索を約27m出して錨泊を始め、船首が南東方に向いたB船の後部に座り、釣り竿3本を出して釣りを始めた。</p> <p>操縦者Bは、釣り場を移動するために錨を揚げようとしたところ、錨が岩場に引っ掛かって揚げるができず、風が強くてオールを漕いで錨を外すことができなかつたので、風が弱くなるのを待っていたとき、船首方500m付近のキンギョ鼻東方沖にB船の方へ向かって来るA船を視認し、B船が手漕ぎのゴムボートであるので、A船がB船を避けてくれるものと思い、A船の動向を見守っていた。</p> <p>操縦者Bは、A船がB船に向かって接近して来たものの、錨を揚げて移動することができないので、立ち上がってA船に対して両手を振りながら大声で叫んだが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>操縦者Bは、A船の船首部が身体に当たって海に投げ出され、B船に上がろうとしたが、滑って上がるができなかつたので、船長Aの助けを得てA船の船尾からA船に上がった。</p> <p>船長Aは、操縦者Bが負傷していたので、同業者に救急車の手配を依頼し、操縦者BをA船に乗せて舞鶴港に帰港した。</p> <p>操縦者Bは、救急車により病院に搬送され、左肋骨3本骨折と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船尾部に船外機を備えた小型漁船であり、操舵室やレーダーなどの航海計器はなかつた。</p> <p>A船の喫水は、船首約0.10m及び船尾約0.24mであった。</p>

	<p>操縦者Bは、B船（4人乗り、船体塗色緑色）を約10年前に購入し、毎年5月～9月の間に約7～8回、B船を車で運んで海岸で空気を入れて膨らませ、釣りに出掛けていた。</p> <p>操縦者Bは、救命胴衣を着用しておらず、B船にも積んでいなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、舞鶴港第3区の赤栗鼻東方沖を北西進中、船長Aが、早朝の時間帯に小型の釣り船などを見掛けたことがなかったため、前路に他船はいないものと思い込み、左舷船首方の素潜り漁の漁船に注意を向け、船首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>B船は、舞鶴港第3区の赤栗鼻東方沖で錨泊して釣り中、操縦者Bが、B船に向けて接近するA船に気付いていたものの、錨が岩場に引っ掛かっていたので移動することができず、立ち上がって両手を振りながら大声で叫んで注意を喚起したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、舞鶴港第3区の赤栗鼻東方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い込み、左舷船首方の素潜り漁の漁船に注意を向け、船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、前路のB船に気付かず、B船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>A船は、本事故後、船尾部の操縦席を高くし、船首部が浮上しても船首方を見通すことができるようにした。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・船首死角が生じている場合には、時々、針路を変えるなどして船首死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・救命胴衣を着用すること。</li> </ul>