

船舶事故調査報告書

平成26年10月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年3月28日 08時15分ごろ
発生場所	京都府宮津港の第3区の京都府宮津市片島鼻西方沖 宮津市所在の宮津黒埼灯台から真方位236° 2,920m付近 （概位 北緯35° 35.0′ 東経135° 13.6′）
事故調査の経過	平成26年7月9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	漁船 精漁丸、1.3トン KT3-10218（漁船登録番号）、個人所有 6.80m (Lr) × 2.34m × 0.69m、FRP ディーゼル機関、58.85kW、平成8年3月12日 第251-16820号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 82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49年10月25日 免許証交付日 平成26年2月18日 （平成31年11月15日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首右舷側に破口及び亀裂、船首左舷側に擦過傷 防波堤 擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、宮津港第2区へ向けて航行中、片島鼻を通過して左方に変針した後、霧が濃くなり、船長が、船首端の視認が困難な状況となったので、陸岸に沿って航行することとし、左舵を取ったところ、約1分後、霧が少し薄くなり、船首端の先に片島鼻西方沖に築造されている防波堤（以下「本件防波堤」という。）の北端に設置された簡易標識灯（以下「本件標識灯」という。）を認め、とっさに右舵を取ったものの、平成26年3月28日08時15分ごろ本件防波堤の北端に衝突した。 船長は、衝突の衝撃によって操縦台で顔を打ち、その反動で船尾甲板に仰向けで転倒して後頭部を打ち、体を動かすことができなくなった。

	<p>本船は、右舵が取られた状態で右旋回しながら前進を続け、本件防波堤の西側を南下した。</p> <p>本件防波堤の東側に所在する小型船舶係留施設（以下「本件マリナー」という。）の職員（以下「救助者A」という。）は、海上で作業を行っていたとき、旋回している本船を認め、不審に思って本船に近づいたものの、操船者がいなかったため、大声で呼び掛けたところ、上体を起こした船長を発見した。</p> <p>船長は、甲板上に座った状態で腰をずらして前方に移動し、機関増減レバーに手を掛けて減速の操作を行い、本船は、減速したものの、右旋回を続け、救助者Aは、本船が防波堤に衝突することを防ぐために本船に寄せて航行方向を変えた後、応援を連れて来ることとして本件マリナーへ帰った。</p> <p>本船は、右旋回を続けていたところ、救助者Aが、本件マリナーの職員1人（以下「救助者B」という。）を連れて本船に到着し、救助者Bは、本船に乗り移り、船長の意識がもうろうとしていたため、救急車を要請し、本船を操船して本件マリナーに戻った。</p> <p>船長は、救急車で病院に搬送され、左頬刺創、右下唇挫傷等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風 なし、視界 不良</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約－7 cm（田井）</p> <p>海上警報の発表状況：海上濃霧警報（山陰沖東部及び若狭湾付近）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故前日、宮津市^{ほとけ} 崎東方沖に刺し網を設置し、28日05時ごろ少し霧がかかった状況下で宮津港第2区の係留場所を出発し、08時ごろ、刺し網を揚収して発進する際、片島鼻がよく見えていた。</p> <p>船長は、漁場を発進して以降、本件防波堤に衝突するまで同じ速力で航行していた。</p> <p>船長は、刺し網の揚収作業を行っていた際、霧が濃くなったり、薄くなったりすることを認めていた。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターがなく、無線装置もなかった。</p> <p>船長は、携帯電話を所持していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、山陰沖東部及び若狭湾付近に海上濃霧警報が発表された状況下、宮津港へ向けて航行中、片島鼻を通過して左転したところ、船長が、霧で船首端の視認が困難な状況となり、陸岸に沿って航行する</p>

	<p>こととし、左舵を取って航行を続けたことから、本件防波堤に向かうこととなり、霧が薄くなって船首端の先に見えた本件標識灯に気づき、右舵を取ったものの、本件防波堤の北端に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、山陰沖東部及び若狭湾付近に海上濃霧警報が発表された状況下、宮津港へ向けて航行中、片島鼻を通過して左転したところ、船長が、霧で船首端の視認が困難な状況となり、陸岸に沿って航行することとし、左舵を取って航行を続けたため、本件防波堤に向かうこととなり、霧が薄くなって船首端の先に見えた本件標識灯に気づき、右舵を取ったものの、本件防波堤の北端に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"> ・霧の発生により周囲の景色が見えなくなった際は、減速又は機関を停止するなどして天候の回復を待つこと。また、船位の確認を行うため、レーダーやGPSプロッターを搭載することが望ましい。 ・不測の事態に備え、携帯電話を所持し、陸上との連絡手段を確保しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

