

MA2014-8

船舶事故調査報告書

本報告書は、平成26年8月29日に公表した報告書を、
平成26年9月25日に公表した正誤表により訂正したものです。

平成26年8月29日

船舶事故調査報告書

平成26年7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25年12月26日 10時40分ごろ
発生場所	京都府京丹後市浜詰漁港北方沖（タカグリ） 京丹後市所在の浜詰港夕日第3防波堤灯台から真方位357°2.7海里（M）付近 （概位 北緯35°43.1′ 東経134°57.6′）
事故調査の経過	平成26年2月10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 よしだ丸、4.6トン KT3-9138（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×2.86m×0.78m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、昭和63年10月2日 第251-13232号（船舶検査済票の番号） B 漁船 夕なぎ丸、0.74トン KT3-7946（漁船登録番号）、個人所有 3.80m（Lr）×1.41m×0.63m、FRP ガソリン機関、11.06kW、昭和56年6月16日 第251-21010号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 83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11月8日 免許証交付日 平成25年5月22日 （平成31年4月19日まで有効） B 船長B 男性 72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51年1月9日 免許証交付日 平成23年4月27日 （平成29年3月25日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に亀裂</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、浜詰漁港北方沖のタカグリと称する瀬の周辺において、はまちを対象として漁を行っていたが、漁獲が芳しくないで、船長Aが、別のポイントでもう1回操業すれば、帰るつもりであり、疑似針20個を取り付けた長さ約10mまで投入した釣り糸を手に持ち、操舵用リモコンを操作しながら、船尾甲板中央部に船首方を向いて立ち、約5分間移動しようと思ひ、機関を微速力前進とし、約3ノットの対地速力で自動操舵によって西進を始めた。</p> <p>A船は、約2分間航行した後、平成25年12月26日10時40分ごろ、浜詰港夕日第3防波堤灯台から真方位357° 2.7M付近において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、ドーンという音と共に流木に当たったような衝撃を感じ、左舷側を流れていく人が見えたので、すぐに機関を止め、付近のプレジャーボートの支援を受けて船長Bを救助し、プレジャーボートの船長に船長Bを急いで移送してくれるように依頼した後、自力で京丹後市久美浜港に帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、タカグリにおいて、船首を北西に向けて主機を停止し、右舷船尾部の物入れの上に左舷側を向いて腰を掛け、長さ約50mの釣り糸1本を左舷側の舷側から出して漂泊しながら漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、ふと右後方を振り返ったところ、A船がすぐ間近に迫っていることに気付き、海に飛び込むと同時にB船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、海に飛び込む際、臀部が舷縁に当たり、打撲を負った。</p> <p>船長Bは、A船の乾舷が高いので、A船に引き上げてもらうことができず、来援したプレジャーボートに引き上げられ、浜詰漁港に移送された。また、B船は、別のプレジャーボートにえい航されて浜詰漁港に帰った。</p> <p>(付図1 A船の推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、海水温度 約14℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、ふだんは遊漁船として運航され、操舵室の後方に客室を有していたので、船尾甲板中央部に立てば、船首方に左右それぞれ約20°の範囲の死角（視界が制限される状態）を生じていた。</p> <p>船長Aは、付近の漁場に10数隻の漁船等がいることを知っていたが、すぐ近くに移動するので、船首方に航行の支障となる船はいないと思ひ、死角が生じた状態で航行していた。</p> <p>船長Bは、5～6年前から、本業である機織りの仕事の合間に漁を</p>

	<p>行い、前日に引き続き、09時30分ごろから漂泊して漁を行い、1時間ほどの漁で12～13匹のはまちを釣っており、本事故発生少し前、はまちが掛かり、獲物を釣り上げることに意識を集中していた。</p> <p>船長Bは、カッパの上下に救命胴衣を着用し、長靴を履き、毛糸の帽子をかぶっていた。</p>
<p>分析</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 あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、浜詰漁港北方沖のタカグリ付近を西進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる船はいないものと思い、死角が生じた状態で航行していたことから、死角となっていた左舷船首方の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、タカグリ付近で漂泊して釣り中、船長Bが、獲物を釣り上げることに意識を集中していたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、浜詰漁港北方沖のタカグリ付近において、A船が西進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが、前方に航行の支障となる船はいないものと思い、死角が生じた状態で航行しており、また、船長Bが獲物を釣り上げることに意識を集中していたため、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>
<p>参考</p>	<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"> ・ 船首方に死角が生じる船は、船首方を十分に確かめて発進し、死角を補う見張りを行って航行すること。 ・ 小型の船は、漂泊中、自船の存在を目立たせるため、旗を取り付けたさおを立てるなどの措置を採ることが望ましい。 ・ 漂泊して操業している場合においても、常に周囲の見張りを行うこと。

付図1 A船の推定航行経路図

