

船舶事故調査報告書

平成26年7月31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

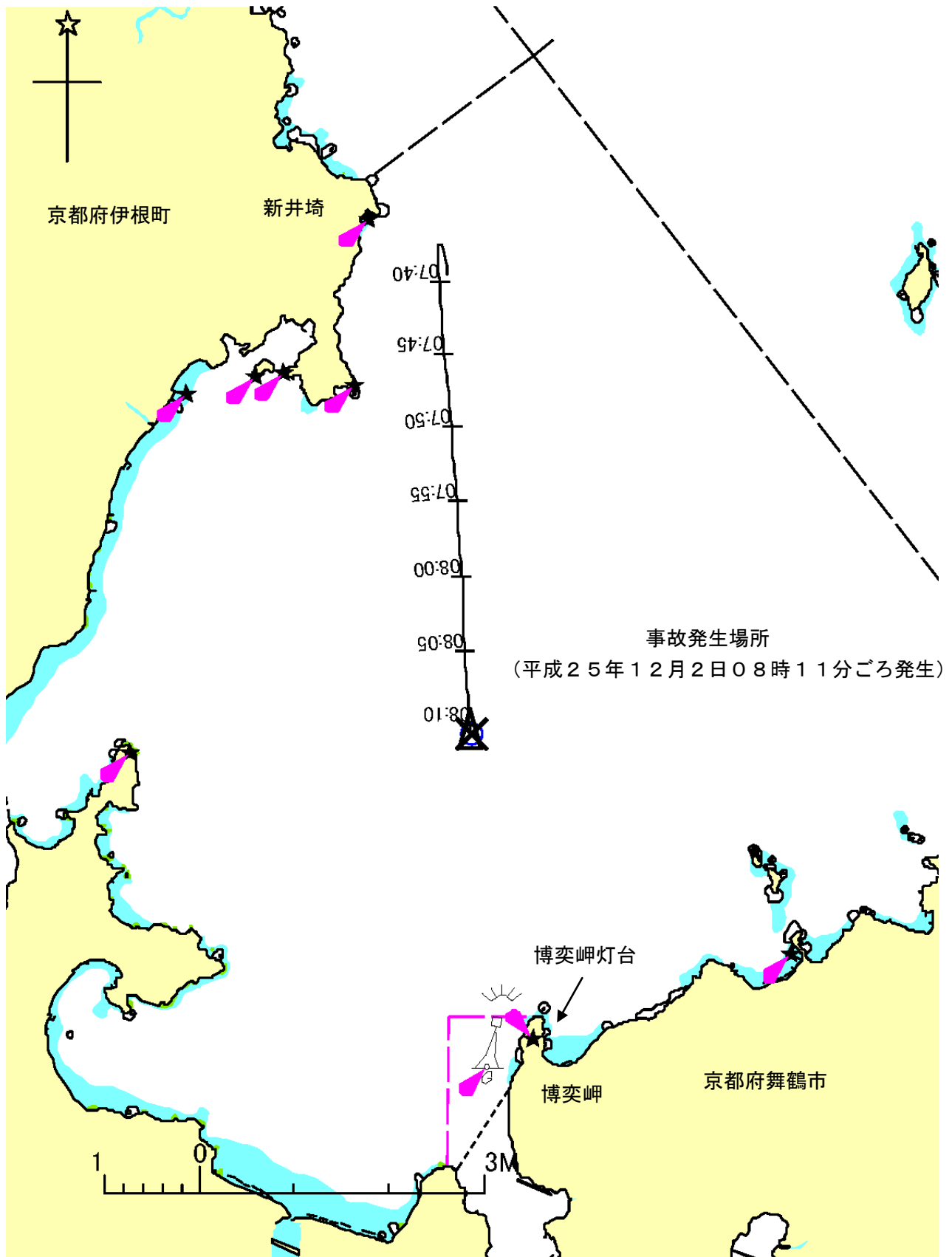
事故種類	衝突
発生日時	平成25年12月2日（月） 08時11分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市博奕岬北北西方沖 博奕岬灯台から真方位348° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 36.1′ 東経135° 19.6′）
事故調査の経過	平成25年12月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 ^{こうしん} 光進丸、14.94トン KT2-1056（漁船登録番号）、個人所有 16.63m（Lr）×3.48m×1.16m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、昭和55年3月1日 第251-16550号（船舶検査済票の番号） B モーターボート ^{かねわ} かね和、5トン未満 251-16960京都、個人所有 7.49m（Lr）×2.52m×1.29m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 35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10年9月11日 免許証交付日 平成25年3月12日 （平成30年9月10日まで有効） 甲板員A 男性 66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8月6日 免許証交付日 平成20年5月13日 （平成26年1月29日まで有効） B 船長B 男性 62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15年8月5日 免許証交付日 平成24年10月16日 （平成30年8月4日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 死亡 1人（同乗者B）</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過痕</p> <p>B 沈没</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか3人が乗り組み、京都府伊根町新井崎南東方を北進中、甲板員Aが、船橋当直を行っていたところ、僚船の漁業無線による交信から、沖が時化しており、漁をやめることが分かったので、反転して帰ることとした。</p> <p>甲板員Aは、平成25年12月2日07時37分ごろ、針路を約180°（真方位、以下同じ。）とし、約10ノットの対地速力で自動操舵によって南進中、ノースアップの3Mレンジに設定した性能の良いレーダーで他船の状況を確認したところ、レーダー画面の中心から北と南約1Mの地点に南進する僚船を認めたものの、船首方に航行の支障となる船は認めなかったため、太陽光による海面反射が気になった左舷船首方に注意を向けていたところ、08時11分ごろ、博奕岬北北西方沖において、衝撃を感じた。</p> <p>甲板員Aは、機関を停止して左舷後方を振り返ったところ、A船に船首を向けた状態で船底を見せて転覆しているB船を認め、B船と衝突したことを知り、寝台にいた船長Aに衝突したことを伝え、B船に接近した後、船長Aと操船を交替し、甲板に降りて他の甲板員と共に救助に当たった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、07時20分ごろ、博奕岬北北西方3.3M付近の釣り場に着き、周囲に他船がないことの確認を行い、船首を南方に向けて機関を停止し、錨泊して釣りを開始した。</p> <p>船長Bは右舷側後部、同乗者Bは左舷側後部からそれぞれ竿を出して釣りを行っていたところ、船長Bは、釣り糸が流されている状況を見て錨を打ち直そうと考え、移動する準備として仕掛けを収め、同乗者Bと共に操舵室へ移動して操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、同乗者Bは操舵室入口付近に立ち、エンジンを始動しようとしたところ、08時11分ごろ、船尾が左に急に振れ、右舷側の窓からA船の船首部が見えた瞬間、B船が転覆した。</p> <p>船長Bは、操縦室からもがきながら抜け出し、転覆したB船の左舷後方の海面に浮上したとき、B船の右舷後方において、あおむけの状態で見えている同乗者Bを発見し、同乗者Bに泳いで近づき、同乗者Bが流されないよう、B船の推進器翼に足を絡ませ、同乗者Bを引っ張り、A船に救助を求め、救助された。</p> <p>甲板員Aは、他の甲板員と共に同乗者Bを引き揚げ、その後、船長Bにロープを渡し、ウインチを使用して甲板上に船長Bを引き揚げた。</p>

	<p>甲板員Aは、船長B及び同乗者Bを救助後、他の甲板員に毛布を準備させ、船長Aを補佐するため、操舵室に向かった。</p> <p>船長Bは、A船に引き揚げられて毛布を渡されたが、同乗者Bが甲板上に寝た状態であり、意識がなかったため、心臓マッサージ及び人工呼吸を行った。</p> <p>船長Aは、船長B及び同乗者Bの救助を確認した後、定係地に向けて航行し、海上保安部に事故の発生及び救助した2人の状況の連絡を行い、救急車の手配を依頼した。</p> <p>B船は、その後、衝突場所付近で沈没した。</p> <p>同乗者Bは、岸壁に待機していた救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、溺水吸引による窒息と検案された。</p> <p>船長Bは、その後、到着した救急車で病院に搬送されたが、異常はなかった。</p> <p>(付図1 A船の推定航行経路図、付図2 A船の推定航行経路図(拡大)、付表1 A船のGPS記録(抜粋)及び推定される時刻参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m、水温 約16℃</p> <p>太陽の高度及び方位：高度 約13°、方位 約129°</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の所属漁業協同組合には、5隻の底引き網船があり、本事故当時、A船は3番目を航行中であった。</p> <p>本事故発生海域は、土曜日、日曜日及び祝日には、プレジャーボート等が多数釣りをしているが、平日は少なく、本事故当日、B船だけが釣りをしていた。</p> <p>A船は、2台のレーダーを設置していた。</p> <p>船長Bは、B船に黒色球形形象物を備えていたが、掲げていなかった。</p> <p>船長Bは、南風が強くて音が聞こえにくかったこと、及び釣り場を移動する準備等に注意を向けていたので、A船の接近に気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、航行中の船が錨泊中の船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用しておらず、同乗者Bは、自動膨張型の救命胴衣を着用していたが、発見された時、海面に浮いていたものの、救命胴衣は膨張しておらず、本事故後、救命胴衣を確認したところ、使用済みのポンベが使われていたことが分かった。</p>
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A あり、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、博奕岬北北西方沖を自動操舵で南進中、甲板員Aが、レーダー画面において、船首方に航行の支障となる船を認めなかったため、太陽光による海面反射が気になった左舷船首方に注意を向けていたことから、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、博奕岬北北西方沖で錨泊中、船長Bが、釣り場を移動する準備等に注意を向けていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>同乗者Bの死因は、溺水吸引による窒息であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、博奕岬北北西方沖において、A船が自動操舵で南進中、B船が錨泊中、甲板員Aが、レーダー画面において、船首方に航行の支障となる船を認めなかったため、太陽光による海面反射が気になった左舷船首方に注意を向け、また、船長Bが釣り場を移動する準備等に注意を向けていたため、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"> ・航行する船舶は、目視及びレーダーにより、常に見張りを適切に行うこと。 ・錨泊中においても見張りを適切に行い、適切な形象物を掲げること。 ・救命胴衣は、定期的に点検を行い、適切な着用を心掛けること。

付図1 A船の推定航行経路図



付表1 A船のGPS記録（抜粋）及び推定される時刻

GPS記録（抜粋）		推定値
北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	時刻 (h:m)
35-37-46.6	135-19-34.8	07:40:00
35-40-7.4	135-19-21.2	07:45:00
35-39-20.8	135-19-26.6	07:50:00
35-38-33.9	135-19-30.9	07:55:00
35-37-46.6	135-19-34.8	08:00:00
35-36-59.1	135-19-37.2	08:05:00
35-36-49.6	135-19-37.5	08:06:00
35-36-40.2	135-19-38.1	08:07:00
35-36-30.7	135-19-39.1	08:08:00
35-36-21.2	135-19-40.1	08:09:00
35-36-11.7	135-19-40.4	08:10:00
35-36-7.1	135-19-41.4	08:10:30
35-36-5.1	135-19-40.5	08:11:00
35-36-4.2	135-19-41.6	08:11:30
35-36-5.7	135-19-41.9	08:12:00
35-36-6.1	135-19-41.6	08:12:30
35-36-6.5	135-19-41.5	08:13:00
35-36-7.9	135-19-40.9	08:13:30
35-36-6.5	135-19-40.4	08:14:30
35-36-7.2	135-19-40.9	08:15:00

（注）推定値は、毎正時の位置とA船のGPS記録から読み取ったものである。