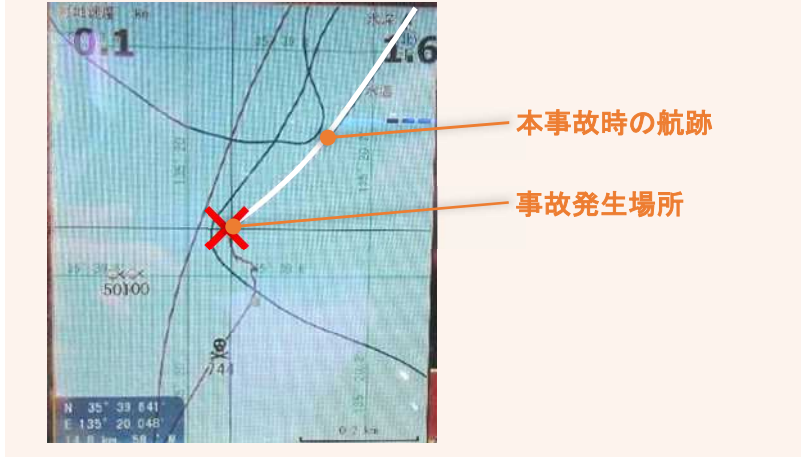


船舶事故調査報告書

令和2年5月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年11月9日 16時40分ごろ
発生場所	京都府伊根町 ^{わし} 鷺埼東方沖 丹後鷺埼灯台から真方位090° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 39.8′ 東経135° 20.0′）
事故の概要	遊漁船シーホークは、南進中、また、プレジャーボート ^{アール・ピー・} ^{エム} R・P・Mは、南西進中、両船が衝突した。 R・P・Mは、船長及び同乗者が負傷し、右舷外板に亀裂等を生じ、 また、シーホークは、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月12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 シーホーク、5トン未満 281-27226 京都、個人所有 10.32m (Lr) × 2.55m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成2年8月 B プレジャーボート R・P・M、5トン未満 250-7679 京都、個人所有 6.27m (Lr) × 2.21m × 0.86m、FRP ガソリン機関、66.20kW、昭和55年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50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20年5月13日 免許証交付日 平成30年3月12日 （令和5年5月12日まで有効） B 船長B 男性 50歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月22日 免許証交付日 平成28年3月8日 （令和3年4月21日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長及び同乗者1人）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部に擦過傷 B 右舷外板に亀裂等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、帰港する目的で、令和元年11月9日16時10分ごろ京都府舞鶴市舞鶴港に向けて京都府京丹後市 経ヶ岬^{きょうが}北東方4M付近の釣り場を出発した。</p> <p>A 船は、船長Aが操舵室内の椅子に腰を掛けた姿勢で操船を行い、釣り客3人が操舵室後部の椅子に、釣り客6人が後部甲板の椅子にそれぞれ腰を掛けた状態で航行を続けていた。</p> <p>船長Aは、船首方を目視で見張りを行い、時折、左右を見ながら約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、伊根町^{いね}新井崎沖に至り、リモコン装置による遠隔操舵で舞鶴港に向けて針路を南に変針した。</p> <p>船長Aは、16時40分ごろ、鷲崎東方沖を南進中、操舵室の後部にいた釣り客の「近い」という大声を聞き、左舷後方を見たところ、至近にB船が接近していることに気付き、急いでクラッチダイヤルを中立の位置としたが、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。(写真1参照)</p> <div data-bbox="587 1115 1377 1597" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船のGPSプロッター画面</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、帰港する目的で、9日16時20分ごろ京都府宮津市江尻の船溜まりに向けて新井崎東方3M付近の釣り場を出発した。</p> <p>B 船は、船長Bが操縦スタンドの後方に立った姿勢で手動操舵を行い、同乗者Bが船尾部で身体を左舷側に向けた状態でクーラーボックスに腰を掛けて船首を宮津湾の中央付近に向けて航行を開始した。</p>

	<p>船長Bは、船が動揺しないように時間を掛けて約1.6knの速力まで増速した。</p> <p>船長Bは、船首方を目視で見張りを行い、時折、左右を見ながら南西進していたところ、突然、右舷方至近にA船の船首部を認め、慌ててクラッチレバーを中立の位置としたが、16時40分ごろB船の右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。(写真2参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船のGPSプロッター画面</p> <p>船長B及び同乗者Bは、衝突の衝撃で身体を前方に飛ばされ、船体等で身体を強く打ち、後日、病院等を受診し、船長Bが頸椎捻挫、右肩打撲傷及び右大腿部打撲傷、同乗者Bが頸椎捻挫とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真3 A船、写真4 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び船長Bは、いずれも本事故現場付近が舞鶴港方向に向かう船舶と宮津港方向に向かう船舶とが交差する場所であることを知っていたが、帰港中に他の船舶を見掛けなかったため、減速等の措置をそれぞれ行わなかった。</p> <p>船長Aは、A船にレーダーが装備されていたが、本事故当時、視界が良かったので、スタンバイ状態としていた。</p> <p>船長A、A船の釣り客9人、船長B及び同乗者Bは、いずれも救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、鷲崎東方沖を南進中、船長Aが船首方を目視で確認していたものの、船首方ばかりの見張りを行って航行を続けたことから、至近に接近するまで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、鷲埼東方沖を南西進中、船長Bが船首方を目視で確認していたものの、船首方ばかりの見張りを行って航行を続けたことから、至近に接近するまでA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長A及び船長Bは、時折、左右を確認していたが、互いに約16knの速力で航行していたことから、前方に意識が向いており相手船を直前まで認めることができなかつた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、鷲埼東方沖において、A船が南進中、B船が南西進中、船長A及び船長Bが共に船首方ばかりの見張りを行って航行を続けたため、至近に接近するまで両船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船首方ばかりではなく常時、周囲の見張りを適切に行うこと、また、目視だけでなく、レーダーも適切に使用して周囲の船舶を早期に発見すること。 ・ 船舶交通が交差する場所では、減速するなどして見張りを厳重にして航行することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



写真3 A船



写真4 B船

