

船舶事故調査報告書

令和6年3月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年5月22日 13時05分ごろ
発生場所	京都府伊根町本庄 ^{ほんじょう} 漁港南東方沖 本庄港北防波堤灯台から真方位116° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 44.3′ 東経135° 17.6）
事故の概要	遊漁船ノースポイントは、南南東進中、また、プレジャーボートとおる丸は、船首を北北西方に向けて釣りをしながら漂泊中、両船が衝突した。 ノースポイントは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、とおる丸は、左舷船首部から中央部外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月31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 ノースポイント、5トン未満 281-35125 京都、個人所有 9.47m (Lr) × 2.66m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成9年7月 B プレジャーボート とおる丸、総トン数なし なし、個人所有 2.48m (Lr) × 1.10m × 0.44m、FRP ガソリン機関（船外機）、3.60kW、平成10年6月 第253-22305号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 67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16年4月27日 免許証交付日 平成31年2月25日 （令和6年4月26日まで有効） B 船長B 74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61年6月30日 免許証交付日 令和2年9月2日 （令和8年7月8日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部から中央部外板に擦過傷、左舷船尾部に亀裂、船外機脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視程 約4M 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期、水温 約18℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、令和5年5月22日07時30分ごろ京都府舞鶴市吉田の係留地を出航し、京都府京丹後市経ヶ岬北東方の白石礁^{しろいしくり}で釣りを終えた後、12時30分ごろ係留地に向けて帰航を始めた。</p> <p>船長Aは、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、釣り客は、2人が操舵室左舷側後部のソファに、4人が船尾甲板でクーラーボックスの上にそれぞれ腰を掛けていた。</p> <p>船長Aは、帰航を始めるとき船首方に他船を認めず、定置網を避けるためにGPSプロッターの画面を時折見ながら、約12～13ノットの対地速力で変針場所である伊根町新井崎沖^{にい}に向けて南南東進中、13時05分ごろ「ゴン」という音が聞こえ、機関を中立として後方を振り返ったところ、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の船尾方約30～40mで水船状態となり、落水した船長BがB船の船首部^{つな}に掴まっているのを見て、A船の船尾部をB船に接舷し、釣り客と共に船長BをA船に引き上げ、13時18分ごろ118番通報した。</p> <p>A船は、船長Aが、B船が漂流しないようにB船の船首部とA船をロープでつないで救援を待ち、来援した巡視艇に船長B及びB船を引き渡した後、係留地に帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、05時30分ごろ本庄漁港を出航した。</p> <p>船長Bは、本庄漁港北東方の釣り場に到着した後、船外機を停止して漂泊し、船尾部に設置した椅子に座り、左舷側から竿^{さお}を出して釣りを始め、南南東方に流されては戻ることを繰り返していた。</p> <p>船長Bは、12時00分ごろ風が強くなってきたので船首からシーアンカーを投入し、船首を北北西方に向け、時々周囲を見渡しながらか釣りをしていたところ、船首方約1,000mにB船に向かってくるA船を認めたが、ふだん釣り場では航行する船舶が漂泊中のB船を避けていたので、A船も同様にB船を避けてくれると思って漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、A船の動向を見ていたところ、A船が針路を変えずに接近するので、立ち上がり大きく手を振って注意喚起したが、A船が針路を変える様子がなく危険を感じて右舷方に移動した直後、B船の左</p>

	<p>舷部とA船の左舷船首部とが衝突し、右舷方に投げ出されて落水した。</p> <p>船長Bは、着用していたベスト型の自動膨張式救命胴衣が膨らみ、海面に浮上した後、B船に掴まっていたところ、A船に引き上げられ、来援した巡視艇に移乗し、巡視艇に引き上げられたB船と共に本庄漁港に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 船長Aの操船状況(再現)、写真3 船長Bの操船状況(再現) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、船首浮上等による船首方の死角は生じていなかった。</p> <p>船長Aは、遊漁船の船長としての経験が約19年あり、若狭湾周辺海域で遊漁を行っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーを湾内で0.5Mレンジ、湾外で0.7Mレンジとして常時作動させていたが、日中は目視で見張りを行っており、本事故当時、レーダーは見えていなかった。</p> <p>船長Aは、帰航中、伊根町北東方沖には多数の定置網が設置されていたので、定置網が設置されている水深約70mより浅いところは航行しないようにGPSプロッターの画面を時折確認していた。</p> <p>船長Aは、白石礁から帰航を始めるとき、B船が遠方に漂流しており、B船の船体の色も緑色で海面と同化していたので、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、船首方の見張りを行う際の注意力が低下していたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故の約10年前から年平均約30回本事故周辺海域で釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、以前、本事故が発生した付近海域で漂流して釣りをしていたとき、B船を避けて約10m横を航行して行った遊漁船がいたので、本事故当時もA船が直前でB船を避けると思い、A船の動向を見ながら釣りをしていた。</p> <p>B船は、船体規格が2人乗りのミニボートタイプで、右舷船尾部に高さ約2mの旗付きポールを立てていた。</p> <p>B船には、汽笛がなく、有効な音響による信号を行うことができる手段として船長Bが着用していた救命胴衣の笛を備えていたが、携帯式エアホーン等のより効果が期待できる手段を備えていなかった。</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、本庄漁港南東方沖において南南東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、船首方の見張りを行う際の注意力が低下した状態で、定置網を避けるためにGPSプロッター</p>

	<p>の画面を時折確認しながら航行していたことから、前路で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、白石礁から帰航を始めるとき、船首方に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長Aは、波高約1.0mの状況下、帰航を始めるときに船首方を見た際、B船が遠方に漂流していたこと、及びB船の船体の色が緑色で海面と同化していたことから、B船を認めることができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、本庄漁港南東方沖で船首を北北西方に向けて釣りをしながら漂流中、船長Bが、船首方1,000m付近にB船に向かってくるA船を認めた際、航行するA船が漂流中のB船を避けてくれると思って漂流を続けたことから、B船を移動させる時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、釣り場では航行する船舶が漂流中のB船を避けていたことから、本事故当時もA船がB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本庄漁港南東方沖において、A船が南南東進中、B船が船首を北北西方に向けて釣りをしながら漂流中、船長Aが、船首方の見張りを行う際の注意力が低下した状態で、定置網を避けるためにGPSプロッターの画面を時折確認しながら航行し、また、船長Bが、航行するA船が漂流中のB船を避けてくれると思って漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航行中、前路に航行の支障となる他船はいないと思わず、レーダーを活用するなどして周囲の見張りを適切に行い、他船を見落とさないようにすること。 ・ 釣りをしながら漂流する小型船舶の船長は、接近する他船がある場合、自船を避けてくれると思わず、余裕のある時機に注意喚起を行い、必要に応じて機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採ること。 ・ 汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

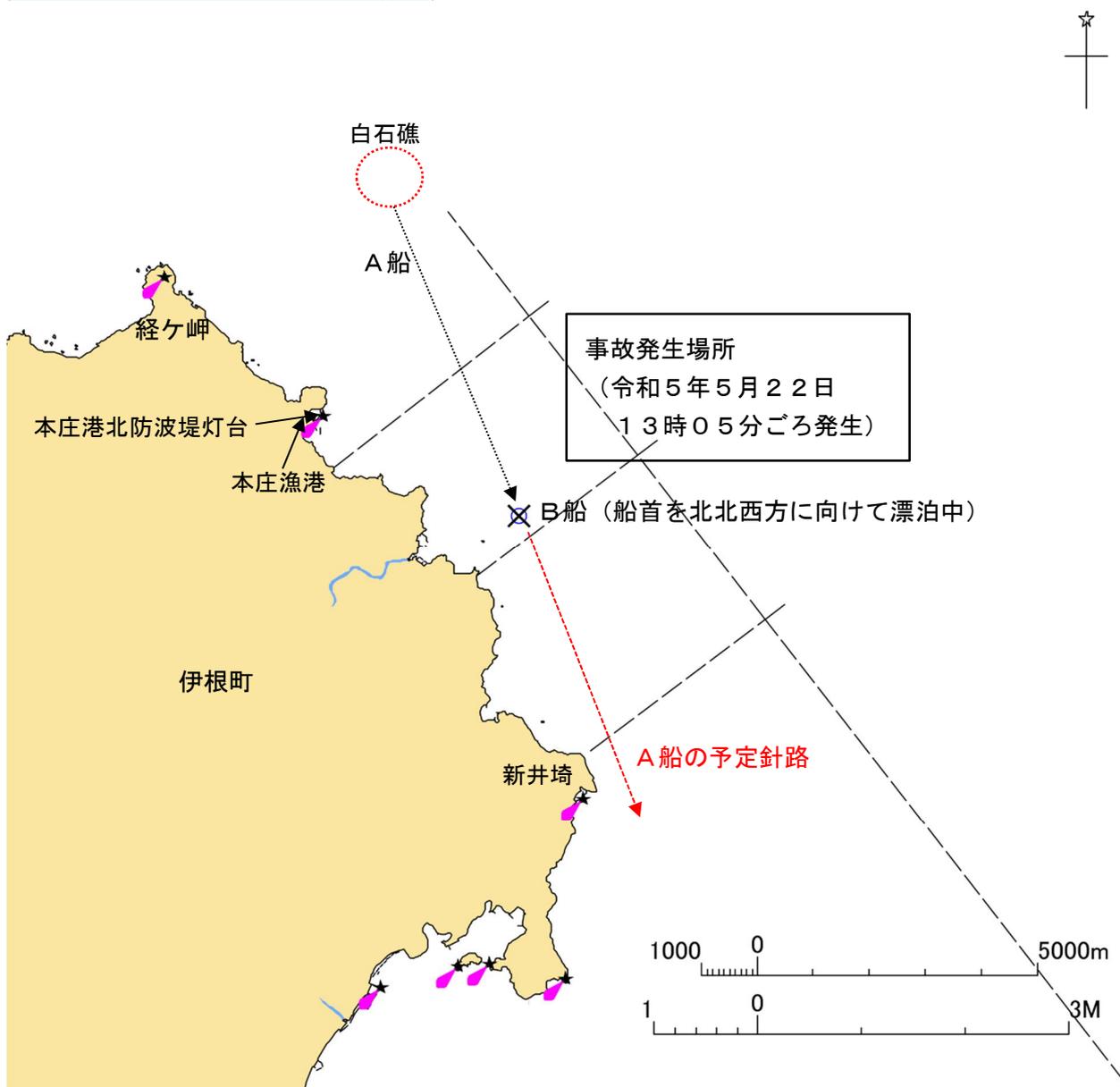


写真1 A船



写真2 船長Aの操船状況（再現）



写真3 船長Bの操船状況（再現）

