

船舶事故等調査報告書

平成23年3月31日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010神第176号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年8月13日（金） 19時40分ごろ
発生場所	京都府京丹後市沖 経ヶ岬灯台から真方位038° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 48.3′ 東経135° 15.0′）
事故等調査の経過	平成22年8月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A ケミカルタンカー <small>コトク フォーチュン</small> KOTOKU FORTUNE（パナマ共和国）、739トン 8905256（IMO番号）、KOTOKU MARINE PANAMA CORPORATION B 遊漁船 <small>マユミ</small> MAYUMI、5トン未満 251-11431京都、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長、大韓民国籍 B 船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B 船長Bが、頭部に軽い打撲を負った（入院の必要なし）。
損傷	A 右舷船首楼外板に長さ約1.09mの擦過傷 B 左舷外板に長さ約48cmの圧損
事故等の経過	A 船は、船長Aほか8人が乗り組み、ケミカル貨物（ジメチルポリシロキサン）を積載し、平成22年8月13日19時20分ごろ、丹後半島北方沖を航行中、船長Aが、16時～20時の当直航海士である一等航海士から、針路084°（真方位、以下同じ。）及び速力約10ノットの状態で航海当直を引き継いだ。 船長Aは、当直を引き継いだのち、針路と速力をそのままとし、レーダーで前方の安全を確認して海図室に入り、日本の代理店に運航予定などの連絡を行い、19時34分少し前、海図室を出て前方を見たとき、右舷前方にB船の灯火を認め、これを避けようと右に10°の舵を切ったが間に合わず、A船は、19時40分ごろ、経ヶ岬灯台から038° 2.2M付近において、右舷船首がB船の左舷側と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長見習いの助手1人及び釣り客3人を同乗させ、15時35分ごろ、釣り場に至り、その後、釣り場を移動しながら釣りを続け、日没後、京都府丹後半島北方沖1～2M付近で、灯火を点灯して主機を停止し、錨泊して釣りを続けていた。19時40分ごろ、B船は、左舷側350m付近に、自船に向かってくるA船に気付き、身の危険を感じた釣り客3人が船首部に集まっていたところ、A船の右舷船首とB船の左舷側とが衝突した。 A船は、衝突後、B船の左舷側を擦過してそのまま航行を続け、20時10分ごろ、船長Bからの通報を受けた海上保安部から事態を告げられ、翌14日01時25分ごろ、海上保安部の指示により舞鶴港の錨地に投錨した。 一方、B船は、船長Bが頭部に打撲傷を負ったものの、釣り客などに負

	傷はなく、推進機関にも損傷異常がなかったことから、自力で航行し、21時00分ごろ、京都府宮津市養老漁港に帰港した。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 4、視程 約3M 海象：潮流 南南西	
その他の事項	<p>A船は、船長と機関長が大韓民国籍で、他の乗組員はインドネシア国籍であった。</p> <p>航海中のA船の船橋当直は、船長Aが08(20)～12(24)時、一等航海士が04(16)～08(20)時、二等航海士が00(12)～04(16)時であった。</p> <p>事故現場付近の水深は、約38～40mで、B船の錨索は、約220m(錨鎖約10m及び太いロープ約10mを含む)であった。</p>	
分析	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	あり なし なし <p>A船は、丹後半島の北方沖2M付近を東進中、船橋当直者が適切な見張りを行っていなかった可能性があると考えられるが、乗組員は、本事故後に日本を出国して大韓民国に帰国し、口述が得られなかったことから、A船の詳細な運航状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、灯火を点灯して遊漁のため錨泊中、船長Bが約350mのところにB船に向けて接近するA船を視認したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、丹後半島の北方沖2M付近において、A船が東進中、B船が灯火を点灯して錨泊中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	