

## 船舶事故調査報告書

平成24年8月23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（導流堤）
発生日時	平成23年8月16日（火） 02時15分ごろ
発生場所	福井県美浜町早瀬漁港 美浜町所在の早瀬港防波堤灯台から真方位255° 150m付近 （概位 北緯35° 37.0′ 東経136° 54.5′）
事故調査の経過	平成23年9月20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	モーターボート ホープ、5トン未満 240-15438福井、個人所有 5.95m (Lr) × 2.13m × 0.95m、FRP ディーゼル機関、51.50kW、昭和58年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年8月21日 免許証交付日 平成20年8月21日 （平成25年8月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に約30cmの凹損 右岸導流堤 西端部に損傷
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、白色全周灯及び両色灯を表示し、GPSプロッターを作動させ、美浜町久々子湖の係留地に向けて帰航中、船長が、手動操舵を行い、GPSプロッターに表示させていた航跡を見ながら南進し、早瀬港防波堤灯台南方沖を通過する際、サーチライトを点灯した。</p> <p>船長は、右舷船首方に見える「早瀬漁港と久々子湖を結ぶ水路」（以下「早瀬水路」という。）の南東側に架かる河口橋の中央付近に設置された早瀬水路を一方通行にするための信号が赤を表示していたので、減速して同橋の南東方で本船を停止させた。</p> <p>船長は、GPSプロッターには、河口橋の南東方に築造された右岸及び左岸の導流堤が表示されていたが、前方の信号に注意を向けており、同プロッターを見ていなかった。</p> <p>船長は、信号が青に変わったので、本船を発進させたところ、平成23年8月16日02時15分ごろ、船体に衝撃を感じ、右岸導流堤西端部に衝突したことを知った。</p> <p>船長及び同乗者は、右岸導流堤に上がり、本船を同導流堤に係留した。</p>

	早瀬漁港で釣りを行っていた人が118番通報した。	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波 なし</p> <p>月齢等：月齢 15.8、月出時刻 8月15日19時09分、月没時刻 8月16日07時19分</p>	
その他の事項	<p>河口橋にある信号は、高さ約5mの位置に設置されており、青1分、赤2分30秒で切り替わるようになっていた。</p> <p>右岸導流堤の長さは約84m、左岸導流堤の長さは約73mであり、両導流堤の先端には簡易標識灯が設置されており、右岸導流堤の標識灯は、単閃赤光毎4秒に1閃光、灯高約2.4m、光達距離5.5kmであり、左岸導流堤の標識灯は、単閃緑光毎4秒に1閃光、灯高約2.4m、光達距離5.5kmであった。</p> <p>船長及び同乗者は、いつもは02時ぐらいまで釣りをを行い、その後、キャビンで休息をとり、明るくなってから帰航していたが、同乗者の1人が本事故当日の朝から仕事を行うということなので、帰航することにした。</p> <p>船長は、月2～3回程度、若狭湾西部付近で釣りを行っていたが、夜間の航海の経験は今回で3回目であった。</p> <p>船長は、知り合いの釣り船の船長にお願いし、GPSプロッターに若狭湾西部付近の釣り場及び同釣り場と本船の係留地までのポイントを入力してもらっていた。</p> <p>船長は、両導流堤先端に設置されている簡易標識灯の存在は知っていたが、船首に標識灯を認めていなかった。</p> <p>同乗者2人は、本事故当時、船尾甲板に座っており、右岸導流堤には気付かなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、久々子湖の係留地へ帰航中、河口橋の南東方付近で早瀬水路への入航信号が表示されるのを待っていた際、船長が、信号に注意を向け、GPSプロッターを見るなどにより船位を確認していなかったことから、入航信号となったので本船を発進させたところ、右岸導流堤に向けて航行し、同導流堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、久々子湖の係留地へ帰航中、河口橋の南東方付近で早瀬水路への入航信号が表示されるのを待っていた際、船長が、信号に注意を向け、GPSプロッターを見るなどにより船位を確認していなかったため、入航信号となったので本船を発進させたところ、右岸導流堤に向けて航行し、同導流堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> <li>・船首方の見張りを適切に行い、不慣れな夜間の航海を行うに当たっては、GPSプロッターを活用すること。</li> </ul>	