

船舶事故調査報告書

平成24年12月20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（防波堤）
発生日時	平成24年8月4日（土） 20時00分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区摩耶 ^{まや} ふ頭南方の神戸第4防波堤 兵庫県神戸市所在の神戸第4防波堤中灯台から真方位173° 180m付近 （概位 北緯34°41.3′ 東経135°13.5′）
事故調査の経過	平成24年8月6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 ^ト ^ー ^タ ^ス ^{さんごう} TORTOISE III、5トン未満 260-40742兵庫、布亀株式会社 10.22m (Lr) × 2.70m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、209.62kW、平成12年4月 最大搭載人員 旅客11人、船員1人計12人
乗組員等に関する情報	船長 男性 51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56年4月2日 免許証交付日 平成19年12月4日 （平成24年12月3日まで有効）
死傷者等	重傷 3人（船長及び同乗者2人）、軽傷 2人（同乗者）
損傷	船首及び船体中央の船底部に破口
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、平成24年8月4日19時30分ごろ、兵庫県西宮市所在のヨットハーバーを出航し、みなとこうべ花火大会の観覧のため、阪神港神戸第2区の新港東ふ頭沖に向かい、船長が、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けて操船に当たり、航海灯を表示して約15～17ノットの速力で手動操舵により阪神港内を西進した。 船長は、目視及びGPSプロッターにより船位を確認しながら航行し、摩耶ふ頭南方沖を神戸第4防波堤（以下「本件防波堤」という。）の中央付近にある開口部に向けて西進中、右舷前方に本件防波堤北側部分の南端にある神戸第4防波堤中灯台の赤光を視認することができたので、本件防波堤南側部分の北端にある神戸第4防波堤中灯

	<p>台の緑光（以下「本件緑光」という。）及び本件防波堤南側部分を確認した上で両灯台の中間付近を通過することにした。</p> <p>船長は、前方を注意深く見ていたが、本件緑光などを確認することができなかったので、GPSプロッターにより本件防波堤の開口部との位置関係を確認することにし、同プロッターを大尺度の画面に切り換えようとしたとき、20時00分ごろ神戸第4防波堤中灯台から173°（真方位、以下同じ。）180m付近の本件防波堤南側部分に衝突した。</p> <p>同乗者は、20時08分ごろ携帯電話で海上保安庁に118番通報して救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者4人は、巡視艇に救助されて救急車により病院に搬送され、船長が鼻骨及び右肋骨骨折等、同乗者2人が肋骨骨折、頭部打撲等及び同乗者2人が打撲等と診断された。</p> <p>本船は、巡視艇により神戸海上保安部の棧橋にえい航されたが、船底の破口部からの浸水により、23時23分ごろ沈没した。</p> <p>本船は、8月6日に引き上げられ、廃船処分とされた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約165cm（神戸）</p> <p>月出時刻：20時11分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件防波堤は、長さ約175mの北側部分と長さ約315mの南側部分とが約174°方向に築造され、その間が幅約100mの開口部となっている。また、本件防波堤は、幅が約6mで防波堤上が二段構造となっており、最低水面からの高さは下部が約2m及び上部が約3mである。</p> <p>神戸第4防波堤中灯台は、単閃赤光、毎3秒に1閃光で灯高が4.2m及び光達距離が3海里であり、また、神戸第4防波堤中灯台は、小型簡易標識灯であり、単閃緑光、毎4秒に1閃光で灯高が5.5m及び光達距離が5.5kmである。</p> <p>船長は、2～3か月に1度、本船で釣りに出掛けていたので、本船の操船には慣れており、また、昼間に本件防波堤の開口部を航行したことがあったので、同開口部の両側に灯台があることを知っていた。また、船長は、夜間に本件防波堤の開口部付近を航行するのは初めてであったが、早朝に同開口部付近を航行したことがあり、本件緑光が視認しづらいことを知っていた。</p> <p>本船のGPSプロッターには、本件防波堤が表示されていた。</p> <p>船尾甲板にいた同乗者2人は、救命胴衣を着用していたが、船長及び他の同乗者2人は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船には、レーダーはなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m及び船尾約0.8mであった。</p>

<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、阪神港神戸第2区の摩耶ふ頭沖を本件防波堤の開口部に向けて西進中、船長が、本件緑光及び本件防波堤南側部分を探すことに意識を集中し、GPSプロッターにより船位を確認していなかったことから、本件防波堤南側部分に向かって航行し、本件防波堤南側部分に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、阪神港神戸第2区の摩耶ふ頭沖を本件防波堤の開口部に向けて西進中、船長が、本件緑光及び本件防波堤南側部分を探すことに意識を集中し、GPSプロッターにより船位を確認していなかったため、本件防波堤南側部分に向かって航行し、本件防波堤南側部分に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及び被害の軽減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"> ・夜間に港内を航行する場合は、減速して航行し、目視及びGPSプロッターにより船位を確認すること。 ・救命胴衣を着用すること。