

船舶事故調査報告書

平成25年3月21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
発生日時	平成24年3月28日（水） 23時40分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市舞鶴漁港 舞鶴港喜多防波堤灯台から真方位055° 1,110m付近 （概位 北緯35° 27.7′ 東経135° 19.6′）
事故調査の経過	平成24年4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 漁船 光進丸、14.94トン KT2-1056（漁船登録番号）、個人所有 16.63m（Lr）×3.48m×1.16m、FRP ディーゼル機関、404kW、昭和55年3月1日 B モーターボート RAINBOW、5トン未満 280-36440京都、個人所有 6.86m（Lr）×2.53m×1.28m、FRP ガソリン機関、84kW、平成9年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 33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10年9月11日 免許証交付日 平成20年5月13日 （平成25年9月10日まで有効） 甲板員A 男性 64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 昭和49年8月6日 免許証交付日 平成20年5月13日 （平成26年1月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船体中央部に破口を生じて沈没
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、平成24年3月28日23時38分ごろ舞鶴漁港北東部の係留場所を出港し、船長Aが、A船が岸壁から離れて間もなく、ふだんと同じように操船に慣れ

	<p>ている甲板員Aと操船を交代して操舵室後方の寝台に移動したのち、GPSプロッターに接続されたモニターの見え具合を調整した。</p> <p>舞鶴漁港は、北側の二尾防波堤及び南側の導流堤に囲まれ、その間の西方に開いた約80mの開口部が港口となっており、二尾防波堤の南端には、高さ約3mの灯柱の上部に簡易型標識灯（LED式、灯色緑、3秒1閃、光達距離約5.5km、以下「本件標識灯」という。）が設置されている。</p> <p>甲板員Aは、夜間に港口を通過する際、レーダーやGPSプロッターの画面を見ず、ふだんから本件標識灯の灯光及び僚船の灯火を確認しながら航行していた。</p> <p>甲板員Aは、A船よりも先に出港した僚船（以下「C船」という。）の船尾灯を船首左舷側に見ながら約2ノットの速力で港口に向けて南進していたところ、緑灯が見えたので、C船が、港口を通過する際の右転を行ったと思い、一方、右転する時期が早いとも思ったものの、C船が二尾防波堤寄りを航行するので、A船も同防波堤寄りを航行することにした。</p> <p>甲板員Aは、C船がA船の前方を右方に通過したので、右転しようとしたところ、舞鶴漁港の南側から他の僚船が港口に向けて北進して来たことを認めたので、直ちに右舵を取った。</p> <p>甲板員Aは、A船が右転を始めた頃、C船の右舷灯であると思っていた船首右舷側に見えた緑灯が、点滅したのを見て本件標識灯の灯光であることに気付き、二尾防波堤に接近し過ぎていると感じ、同防波堤への衝突を避けるために機関を後進にかけたものの、A船は、前進行きあしが残って船首が右方に振れ、23時40分ごろ二尾防波堤の南端付近に係留中のB船の右舷中央部と衝突した。</p> <p>B船は、二尾防波堤の南端から約7m北側に船首を北方に向けて左舷着けとし、灯火を点灯せず無人の状態に係留していた。</p> <p>甲板員Aは、係留場所に戻ってA船の損傷状況を確認した際、船首付近に青色の塗料が付着しているのを認めたので、衝突場所に引き返したところ、B船の操舵室の外壁の一部が二尾防波堤に引っ掛かり、船体が海面下に没した状態のB船を認めた。</p> <p>B船の所有者は、翌29日の朝、知人からの電話によりB船が沈没したことを知った。</p> <p>B船は、本事故の3日後に引き揚げられ、右舷中央部に破口を生じているのが確認された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮高 約－7cm（舞鶴港第1区）</p> <p>月没時刻：23時27分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、所有者B₁及び知人2人が共有し、ふだんから本事故発生場所に左舷着けで灯火を点灯せずに係留していた。</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>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、舞鶴漁港の港口に向けて先航するC船の船尾灯を船首左舷側に見て南進中、甲板員Aが、緑色の灯火を視認しC船が港口を通過する際の右転を行ったものと思ったことから、C船が船首を右方に通過したので、右転しようとした際、他の僚船が港口に向けて北進して来たことを認め、直ちに右舵を取り、A船が右転を始めた頃、C船の右舷灯であると思っていた緑色の灯火が点滅したので、本件標識灯の灯光であることに気付き、二尾防波堤に接近し過ぎていると感じ、同防波堤への衝突を避けようとして機関を後進にかけたが、同防波堤の南端付近に係留中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、二尾防波堤の南端付近に無人により、無灯火で左舷着けしていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、舞鶴漁港の港口に向けて先航するC船の船尾灯を船首左舷側に見て南進中、甲板員Aが、緑色の灯火を視認し、C船が港口を通過する際の右転を行ったものと思ったため、C船が船首を右方に通過したので、右転しようとした際、他の僚船が港口に向けて北進して来たことを認め、直ちに右舵を取り、A船が右転を始めた頃、C船の右舷灯であると思っていた緑色の灯火が点滅したので、本件標識灯の灯光であることに気付き、二尾防波堤への衝突を避けようとして機関を後進にかけたが、同防波堤の南端付近に係留中のB船と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、港に出入りするときは操船すること。 ・ 防波堤の先端付近を航行する場合は、航路標識を確認するとともに、防波堤との安全な距離を保って航行すること。