

船舶事故調査報告書

平成26年9月4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25年10月31日 23時07分ごろ
発生場所	石川県加賀市橋立港西防波堤北端部 橋立港西防波堤灯台から真方位045°20m付近 （概位 北緯36°21.5′ 東経136°18.8′）
事故調査の経過	平成26年1月16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	漁船 宝勝丸、19トン IK2-5536（漁船登録番号）、有限会社マル幸商事 19.01m (Lr) × 4.40m × 2.00m、FRP ディーゼル機関、669kW、平成8年7月 第244-16610号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 39歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年8月25日 免許証交付日 平成25年6月19日 （平成30年6月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部を破損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、乗組員を船首部、船尾部に配置した後、法定の灯火を表示し、平成25年10月31日23時00分ごろ加賀市橋立漁港の岸壁を離岸した。 船長は、後片付けを終えた乗組員を居室で休ませ、操舵室右舷側に立ち、単独の船橋当直に就き、船尾甲板に作業灯5個を点灯して先行する僚船の約20m後方を機関を半速力前進にかけ、約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進した。 船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、西防波堤を左舷側に見ながら北進し、先行する僚船の作業灯がまぶしいと感じたので、漁場に向けてふだんより早めに左に変針するとともに、機関を全速力前進とした直後、23時07分ごろ、約7～8knの速力により、西防波堤の北端部に衝突した。

	<p>船長は、衝撃で体がスロットルレバーに当たって機関の回転数が上がったが、すぐに機関を中立とし、損傷状況の確認を行い、僚船に西防波堤に衝突した旨を連絡した後、自力で航行して橋立漁港の岸壁に帰った。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>船長は、約8年前から本船の甲板員として乗船し、約2か月前から船長として乗り組み、船橋当直の経験は豊富であったが、港内における操船はそれほど慣れていないという意識があった。</p> <p>本船は、船首甲板に障害物はなく、船首方の見通しは良好であった。</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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、橋立漁港において、僚船の後方を北進中、船長が、先行する僚船の作業灯がまぶしいと感じたので、漁場に向けてふだんより早めに左に変針したことから、西防波堤北端部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、橋立漁港において、僚船の後方を北進中、船長が、先行する僚船の作業灯がまぶしいと感じたので、漁場に向けてふだんより早めに左に変針したため、西防波堤北端部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"> ・夜間、港内を航行する場合、レーダー及びGPSプロッターを有効に活用し、防波堤などの障害物の有無を十分に確かめてから、変針すること。 ・先行する僚船との距離を十分に維持して出港すること。 ・港内では、減速して航行すること。

付図1 推定航行経路図

