

船舶事故調査報告書

平成27年12月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（護岸）
発生日時	平成27年6月10日 03時05分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港第6区 小佐木島灯台から真方位345° 1,550m付近 （概位 北緯34° 22.7′ 東経133° 05.7′）
事故の概要	漁船朝日丸は、視界制限状態において北進中、護岸に衝突した。 朝日丸は、船長及び甲板員が負傷し、船首部に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 朝日丸、4.6トン HS3-50341（漁船登録番号）、個人所有 11.77m (Lr) × 3.36m × 0.89m、FRP ディーゼル機関、264.8kW、平成12年1月15日 第273-10589号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 75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10月23日 免許証交付日 平成26年4月30日 （平成32年2月24日まで有効） 甲板員 女性 75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51年6月25日 免許証交付日 平成25年5月17日 （平成31年2月16日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員）、軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部に破口等 護岸 コンクリートに擦過傷
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 広島県三原市には、02時25分に濃霧注意報が発表され、本事故 当時も継続していた。

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、法定灯火を表示し、たこつぼ漁の操業のため、平成27年6月10日02時30分ごろ漁場に向けて尾道糸崎港第6区の係留地を出港した。</p> <p>船長は、尾道糸崎港三原第1号灯浮標付近で右転した頃、霧で視界が悪く感じたが、同灯浮標の南方約1,000mの所に、‘尾道糸崎港第6区内の埋立工事区域に築造された護岸’（以下「本件護岸」という。）の北東端に設置された黄色標識灯（以下「北東端標識灯」という。）の灯火が視認できたので、減速すれば安全に航行できると思い、尾道糸崎港第6区を南進した。</p> <p>船長は、操舵室の舵輪の後方に立ち、手動操舵により約3～4ノットの速力で南進を続け、北東端標識灯の東方を約300m離して通過したとき、本件護岸の南東端に設置された黄色標識灯（以下「南東端標識灯」という。）の灯火を右舷前方に視認できたので、南東端標識灯の灯火を約300m離して通過するつもりで、少し右転して南南西進した。</p> <p>船長は、本件護岸の南方沖を南南西進していたところ、霧で視程が約300mとなったので、操業せずに帰航しようと思い、右旋回して北進した。</p> <p>船長は、本件護岸の南方沖を北進中、霧でぼんやりとしか見えない南東端標識灯の灯火を船首目標に航行していたところ、更に視界が悪化し、南東端標識灯の灯火が視認できなくなったものの、北進を続け、03時05分ごろ、船首部が本件護岸に衝突した。</p> <p>船長は、自身が負傷し、甲板員の負傷を認めたので、家族及び友人に本事故の発生を連絡して救急車の要請をした後、視界が回復したので、自力航行して係留地に戻った。</p> <p>船長及び甲板員は、待機していた救急車で病院に搬送され、船長が右前額部挫創、頭部打撲、左前腕及び右手背表皮剥離と診断され、甲板員が右中指及び環指末節骨開放骨折と診断されて入院した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、レーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>船長は、船首目標としていた南東端標識灯の灯火が霧で視認できなくなった際、接近すれば、いずれ視認できると思っていた。</p> <p>船長は、本事故時、霧で視界が悪かったので、衝突するまで本件護岸に気付かなかった。</p> <p>甲板員は、本事故時、目を閉じて操舵室の椅子に腰を掛けていた。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>北東端標識灯及び南東端標識灯は、いずれも灯質が毎3秒に1閃光で、光達距離が5.5kmであった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、霧で視界制限状態となった本件護岸の南方沖を北進中、船長が、船首目標としていた南東端標識灯の灯火が霧で視認できなくなったものの、北進を続けたことから、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、南東端標識灯の灯火が霧で視認できなくなった際、接近すれば、いずれ視認できると思い、北進を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、霧で視界制限状態となった本件護岸の南方沖を北進中、船長が、船首目標としていた南東端標識灯の灯火が霧で視認できなくなったものの、北進を続けたため、本件護岸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"> ・ 視界制限状態で航行するときは、視界の状況に応じ、十分に減速し、また、必要に応じて停止すること。 ・ レーダー等を装備していない船舶は、霧で視界の悪化を認めた場合、早めに帰港又は安全な海域で待機すること。

付図1 事故発生経過概略図

