

## 船舶事故調査報告書

平成28年9月15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	乗揚（標識灯を設置した <sup>いかだ</sup> 筏）
発生日時	平成28年4月13日 19時45分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港草津波高観測塔灯から真方位192°470m付近 （概位 北緯34°21.0′ 東経132°24.7′）
事故の概要	プレジャーボートなでしこは、雨が降って船首方が見えにくい状況下、南西進中、標識灯を設置した筏に乗り揚げた。 なでしこは、プロペラ翼の脱落等を生じ、また、標識灯を設置した筏は木材の折損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月26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	プレジャーボート なでしこ、4.0トン HS3-43003（漁船登録番号）、個人所有 11.40m×2.57m×0.76m、FRP ディーゼル機関、228kW、平成19年7月23日 第270-46143号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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12月3日 免許証交付日 平成27年12月21日 （平成33年1月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼の脱落、プロペラ軸に曲損等 標識灯を設置した筏 標識灯を設置した筏を構成する木材が折損及びワイヤに曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風 なし、視程 約300m 海象：潮汐 高潮時 大雨注意報が広島県に発表中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り仲間2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、広島県呉市倉橋島の南方で釣りをするために平成28年4月13日19時30分ごろ、広島県広島港第3区にあるマリー

	<p>ナを出航した。</p> <p>本船は、船長が、操舵室内の右舷側にある操縦席に腰を掛け、目視で見張りを行いながら操船し、草津波高観測塔付近を約19ノットの対地速力で手動操舵により南西進した。</p> <p>船長は、同乗者と会話をしながら航行を続けていた際、ふと見たレーダー画面にかき筏らしき映像を認め、ふだんより西側に寄って航行していると思い、左舵を取ったものの、19時45分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長は、直ちに減速して周囲を確認したところ、右舷船尾方に‘広島ヘリポートの南南西方に設置されたかき養殖施設の東端を示す標識灯’（以下「本件標識灯」という。）を視認し、本件標識灯が損傷しているように見えなかったので、‘本件標識灯を設置した筏’（以下「本件筏」という。）を固定するワイヤに衝突したと思い、航行を継続しようとしたものの、本船が前進していないことに気付いた。</p> <p>船長は、クラッチを前後進に入れたものの、推力を得られなかったので、衝突したことによりクラッチが故障したと思い、携帯電話で友人に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した友人の船にえい航されてマリーナに帰った。</p> <p>かき養殖施設の監視をする監視船船長は、14日04時30分ごろ広島港第3区の係留地を出航し、かき養殖施設の見回り中、本件筏が損傷していることを認め、漁業協同組合に連絡した。</p> <p>漁業協同組合担当者は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、14日14時00分ごろ、海上保安庁から連絡を受けたマリーナ関係者から連絡があり、本件筏に乗り揚げたことを知った。</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>船長は、夜間、雨が降っている状況で出航した経験がなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、ワイパーを作動させていたものの、雨が強くて船首方が見えにくい状態であった。</p> <p>船長は、レーダーを作動させていたものの、電源及びレンジの切替えボタンの操作方法しか知らず、雨雪反射除去装置等の調整ができなかった。</p> <p>船長は、ふだん、本船に搭載している魚群探知機兼GPSプロッター（以下「GPSプロッター」という。）を釣り場の海底の状態などを調べる時に使用していた。</p> <p>船長は、GPSプロッター画面上に本件筏を含むかき養殖施設が表示され、航行する予定であった海域には過去の航跡が残されていることを知っていたものの、本事故当時、同プロッター画面の航跡を見ることができるレンジに設定していなかった。</p> <p>船長は、周囲が見えにくかったので、GPSプロッター画面の明るさを暗くしていた。</p>

	<p>船長は、夜間、入航する際、目視で広島ヘリポートの南南西方に設置されたかき養殖施設付近を航行した経験が数多くあったので、出航に関しても安全に航行できると思っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、雨が降って船首方が見えにくい状況下、広島港第3区を南西進中、船長が同乗者と会話をしていて見張りを適切に行っていなかったことから、船首方の本件標識灯に向けて航行していることに気付かず、本件筏に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間、出航した経験がなかったものの、入航する際に目視で本事故発生場所付近を航行した経験があったことから、目視で安全に出航することができると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件標識灯の存在を知っていたことから、速力を減じて航行していれば、本件標識灯を視認し、本事故の発生を防ぐことができた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、広島港第3区を南西進中、船長が見張りを適切に行っていなかったため、本件標識灯に向けて航行していることに気付かず、本件筏に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 常時見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 天候により船首方が見えにくい場合、必要に応じて速力を減じ、周囲の状況を確認することが望ましい。</li> <li>・ レーダー及びGPSプロッターの操作に習熟しておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

