

船舶事故調査報告書

平成29年12月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年7月22日 21時55分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港第1区 尾道糸崎港 ^{とさま} 北防波堤西灯台から真方位028° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 25.3′ 東経133° 15.7′）
事故の概要	プレジャーボート第一復帰丸は、東進中、防波堤に衝突した。 第一復帰丸は、船長及び同乗者9人が負傷し、船首部に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年7月24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 第一復帰丸、1.8トン HS3-45614（漁船登録番号）、個人所有 6.27m（Lr）×2.35m×1.12m、FRP ガソリン機関、103.00kW、昭和61年5月 第280-20671号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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19年4月13日 免許証交付日 平成28年4月18日 （平成34年4月12日まで有効）
死傷者等	軽傷 10人（船長及び同乗者9人）
損傷	船首部に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約360cm
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、同乗者9人を乗せ、広島県尾道市が開催する花火大会を見学する目的で、平成29年7月22日18時30分ごろ広島県福山市柳津町の係留場所を出発し、花火大会を見学した後、21時45分ごろ帰途についた。 本船は、船長が操縦スタンド右舷側の舵輪後方に立ち、GPSプロ

	<p>ッターを作動させて操船に当たり、前部甲板に同乗者5人を、後部甲板に同乗者4人をそれぞれ座らせ、尾道水道を東進した。</p> <p>船長は、尾道水道を通過した後は、福山市南松永町の貯木場沖の防波堤（以下「本件防波堤」という。）の外側を迂回して係留場所がある松永湾の奥に向かうので、貯木場に向かう水路に設置されている紅色灯の簡易標識灯（以下「紅灯ブイ」という。）のうち、本件防波堤南西端の外側にある紅灯ブイ（以下「船首目標ブイ」という。）を船首目標とし、その後、福山市藤江町に所在するマリーナの照明を次の船首目標として航行することとした。</p> <p>本船は、尾道水道を通過したところ、左舷後方から追い越した漁船の航走波を左舷船尾に受け、船首が大きく左へ振れ回った。</p> <p>船長は、本船の進路を立て直したところ、船首方に紅灯ブイ（本件防波堤の北西方にあり、本件防波堤の内側となる紅灯ブイ。以下「誤認ブイ」という。）を見つけたので、この紅灯ブイを船首目標ブイと思い込んで北東進を開始した。</p> <p>本船は、手動操舵により約15～20km/hの対地速力で北東進し、誤認ブイの北側を通過した後、マリーナの照明を次の船首目標として東進を続けていたところ、21時55分ごろ本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、衝突の衝撃により、船長が前面にある操縦スタンドに叩きつけられ、前部及び後部甲板で座っていた同乗者9人が甲板上に投げ出され、同乗者の1人が海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長及び同乗者9人は、来援した巡視艇により救助された後、救急車で病院に搬送された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 船首部の破口の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、GPSプロッターで船位を確認していなかったため、船首方に認めた誤認ブイを、船首目標ブイと思い込んでいることに気が付かなかった。</p> <p>本船は、GPSプロッターの海図表示データが更新されておらず、本件防波堤が表示されていなかった。</p> <p>紅灯ブイは、灯質が同じで、誤認ブイと船首目標ブイは、防波堤や他の簡易標識灯等との相対位置を確認しないと、区別が難しい状況であった。</p> <p>本件防波堤は、平成8年ごろ建造され、本事故発生時、海面上の高さが約1.4mであり、防波堤上には照明設備や簡易標識灯等が設置されていなかった。</p> <p>船長は、本件防波堤の存在を知っていたが、夜間に帰航した経験が少なく、前回、夜間に帰航したのは、本事故発生時の約1年前だった。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、尾道糸崎港第1区において、東進中、船長が、船首が大きく左へ振れた後、北東進を開始する際、船首方に認めた紅灯ブイを船首目標ブイと思い込み、GPSプロッターで船位を確認していなかったことから、誤認ブイに向けて航行を続けた後に東進し、本件防波堤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、尾道糸崎港第1区において、本船が、東進中、船長が、船首が大きく左へ振れた後、北東進を開始する際、船首方に認めた紅灯ブイを船首目標ブイと思い込み、GPSプロッターで船位を確認していなかったため、誤認ブイに向けて航行を続けた後に東進し、本件防波堤に衝突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"> ・夜間は、GPSプロッター等を利用し、船位を確認しながら航行すること。 ・GPSプロッターは、最新のデータを使用すること。

付図1 事故発生経過概略図

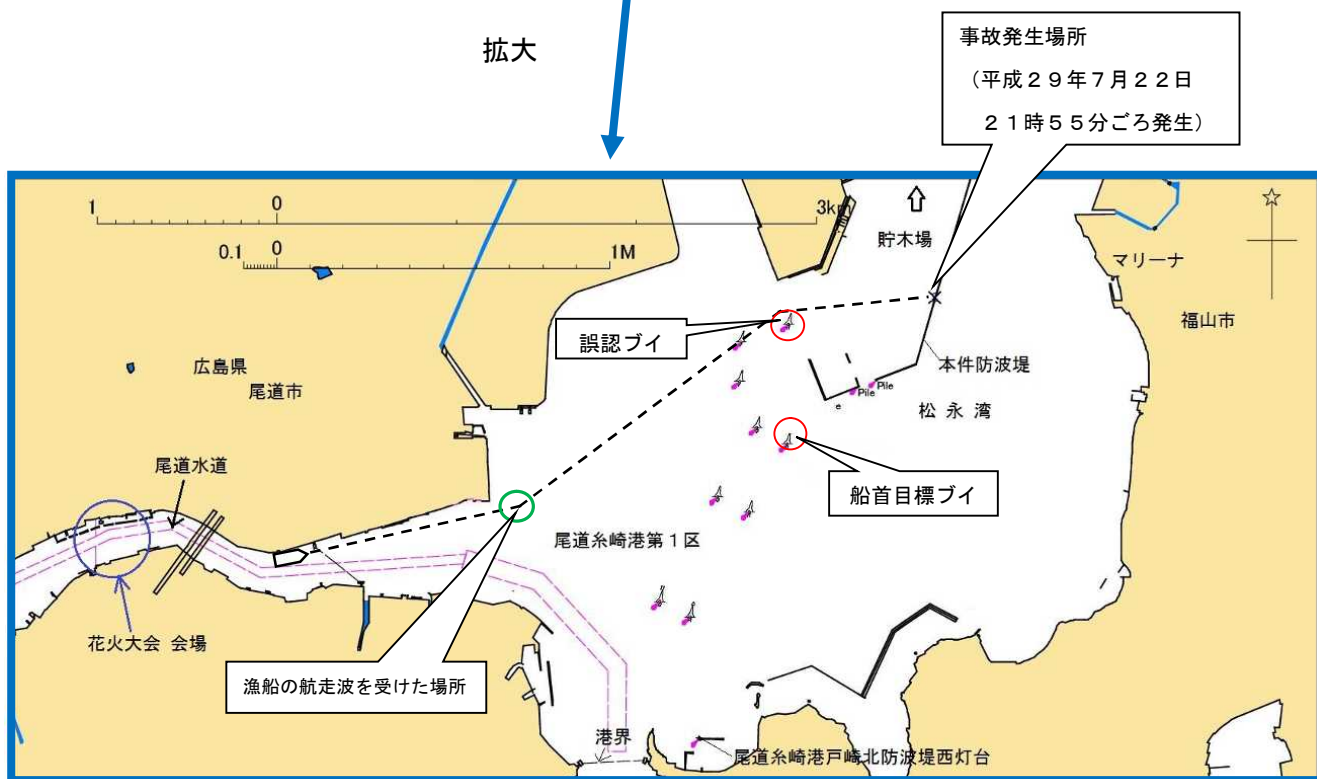


写真1 船首部の破口の状況

