

船舶事故調査報告書

平成30年9月5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

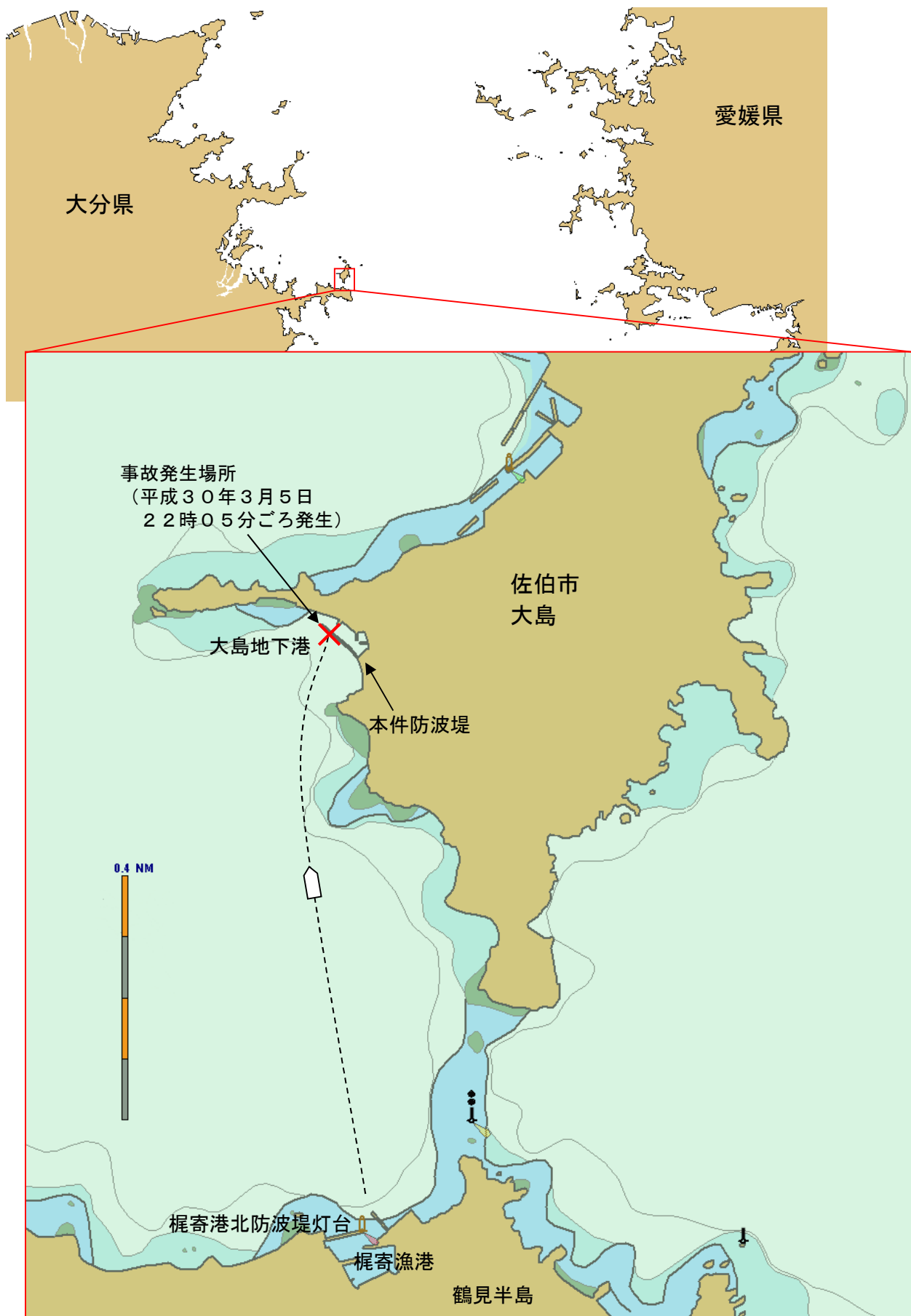
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成30年3月5日 22時05分ごろ
発生場所	大分県佐伯市大島漁港 梶寄港北防波堤灯台から真方位357° 1,810m付近 （概位 北緯32° 57.8′ 東経132° 04.0′）
事故の概要	プレジャーボートみや丸は、入航中、防波堤に衝突した。 みや丸は、船首部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成30年5月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 みや丸、9.1トン OT2-2840（漁船登録番号）、個人所有 13.29m（Lr）×3.27m×1.04m、FRP ディーゼル機関、427kW、平成13年7月31日 第294-22258号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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10日 免許証交付日 平成29年11月21日 （平成35年9月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 月出時刻：21時35分ごろ、月齢 17.2
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人を佐伯市梶寄漁港で乗せて大島漁港地下地区（以下「大島地下港」という。）に輸送する目的で、平成30年3月5日21時55分ごろ大島地下港を出港した。 本船は、梶寄漁港に寄港し、22時00分ごろ知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せて出港した後、操舵室で立った姿勢で舵を持ち、目視及びレーダーにより見張りをを行いながら約10ノットの対

	<p>地速力で大島地下港に向けて北進した。</p> <p>船長は、‘大島地下港南東側陸岸から北西方に伸びる外防波堤’（以下「本件防波堤」という。）の北西側入口方向に向かって航行していたところ、‘本件防波堤上に設置されている複数基の照明’（以下「本件照明」という。）の明かりが見えてこないことを不審に思い、横に立っていた同乗者と共に本件照明の明かりを目視で探した。</p> <p>本船は、船長が、船首方に1つ見えた照明の明かりが本件照明の明かりではないかと思ったが、通常と違う見え方をしていたので、本船のサーチライトで船首方を照らしたところ、至近に本件防波堤を認め、急いで主機を全速力後進としたものの、22時05分ごろ船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、船長が同乗者にけががないことを確認した後、自力で入航して着岸した。</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>船長は、大島地下港と梶寄漁港との間を毎日何度も往復しており、夜間の航行にも慣れていた。</p> <p>船長は、梶寄漁港から大島地下港までの輸送を同乗者から電話で依頼され、大島地下港を出港した。</p> <p>船長は、ふだんの大島地下港入航時、夜間は本件照明の明かりを操船目標として本件防波堤北西側の入口に向け、本件防波堤に接近した後に減速し、サーチライトで船首方を照射して目視による見張りを行っていた。</p> <p>船長は、レーダーを起動していたが、大島地下港の入航に慣れており、ふだんから同港入航時にレーダーを見ることはなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、大島地下港の周囲に人家の明かりがなく、船首方に照明の明かりが1つ見えたので、本件防波堤越しに見えていた本件防波堤より内側の街灯の明かりを本件照明の明かりかと思い、まだ本件防波堤の付近に達していないと思っていた。</p> <p>本件照明は、夜間に自動で点灯する機能が故障しており、ふだん、夕方になると手動で点灯していた者が本事故当日は不在であった。</p> <p>船長は、大島地下港を出港する際、本船のサーチライトを点灯していたので、本件照明が点灯していないことに気付かなかった。</p> <p>船長は、本件照明の明かりが見えてこないことを不審に思いながら航行していたので、もっと早く本船のサーチライトを点灯して本件防波堤を確認していれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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>なし</p> <p>本船は、大島地下港に入航中、本件照明が点灯していない状況下、</p>

	<p>船長が、操船目標としていた本件照明の明かりが見えてこないことを不審に思ったが、レーダーを活用するなど船位の確認を適切に行っておらず、目視で本件照明の明かりを探しながら航行を続けたことから、本件防波堤越しに見えていた船首方の明かりを本件照明の明かりと誤認し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間の大島地下港への入航に慣れており、ふだんから同港への入航時にレーダーを見ることはなく、本件照明の明かりを操船目標としていたこと、及び本件照明が点灯していないことに気付いていなかったことから、本件照明の明かりを確認できなかったものの、ふだんどおり目視で本件照明の明かりを探しながら航行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、大島地下港に入航中、本件照明が点灯していない状況下、船長が、操船目標としていた本件照明の明かりが見えてこないことを不審に思ったが、レーダーを活用するなど船位の確認を適切に行っておらず、目視で本件照明の明かりを探しながら航行を続けたため、本件防波堤越しに見えていた船首方の明かりを本件照明の明かりと誤認し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 操船目標を確認できない場合は、一旦停止し、サーチライトで船首方を照射する、又はレーダー等の航海計器を活用するなどして船位を適切に確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用