

## 船舶事故調査報告書

令和元年6月26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（棧橋）
発生日時	平成30年6月18日 03時34分ごろ
発生場所	香川県小豆島町水木棧橋南端 西村四等三角点から真方位159°90m付近 （概位 北緯34°28.1′ 東経134°16.6′）
事故の概要	漁船第七宝徳丸は、東北東進中、棧橋に衝突した。 第七宝徳丸は、船長が負傷し、船首部の圧壊等を生じ、また、棧橋は、手摺の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月20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。
<b>事実情報</b> 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 第七宝徳丸、1.1トン KA3-30220（漁船登録番号）、個人所有 6.71m(Lr)×2.09m×0.74m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数20、昭和61年5月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 83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51年4月9日 免許証交付日 平成28年4月11日 （令和4年4月9日まで有効） 甲板員 男性 52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11年9月28日 免許証交付日 平成26年7月7日 （令和元年9月27日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部船底外板に圧壊、機関固定用マウント等の破損 棧橋 手摺に曲損、コンクリート基部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：04時50分ごろ

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、小豆島町<small>おにが</small>鬼ヶ崎西方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に仕掛けた刺し網を揚網する目的で、平成30年6月18日03時30分ごろ同町<small>たこや</small>竹生漁港を出港した。</p> <p>本船は、船長が、後部甲板のエンジンカバーに腰を掛けて操船に当たり、甲板員が、前部甲板で船尾方向を向いて座り、約12ノットの対地速力で東北東進中、03時34分ごろ船首部が水木棧橋南端に衝突して乗り上げた。</p> <p>船長は、衝撃で、前部甲板上に投げ出されて胸を打ち、また、甲板員が腰を打った。</p> <p>甲板員は、本事故後、本船の操船に当たり、自力で航行して竹生漁港に帰港し、08時30分ごろ造船所に本船を移動させた後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、本事故後、胸の痛みが続いたので、20日に病院で診察を受けて右外傷性血胸と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の乗船状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだん、夜間に竹生漁港から本件漁場の間を航行する際、船長が、水木棧橋南端に設置された照明1基（自動点灯式20W型蛍光灯、以下「本件照明」という。）を針路目標とし、同棧橋南端から南方沖に約10m離して通過していた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件照明が点灯しておらず、水木棧橋南端を視認できなかったが、これまでの航行経験により、同棧橋付近の民家の明かりからの距離を頼りに操船すれば、ふだんどおり同棧橋南方沖を安全に通過できると思っていた。</p> <p>香川県小豆総合事務所によれば、水木棧橋は、香川県により、観光渡船の発着場所として平成7年に築造されて以降、夜間に発着する観光渡船の利用客の安全を目的として、本件照明が設置されていた。</p> <p>本件照明は、香川県小豆総合事務所の職員により、毎月2回の見回りの際、または、水木棧橋周辺の地元住民から本件照明が点灯していない旨の連絡を受けた場合、その都度、点検整備が行われていたものの、本事故当時、点灯していなかった。</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、本件照明が消灯していて水木棧橋が視認できない状況下、竹生漁港東方沖を東北東進中、船長が、同棧橋付近の民家の明かりからの距離を頼りに航行したことから、同棧橋南端に向首していることに気付かず、同棧橋南端に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでの航行経験により、水木棧橋付近の民家の明かり</p>

	<p>の見え具合を確認していれば、ふだんどおりと同棧橋の南方沖を安全に通過できると思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件照明が消灯して水木棧橋が視認できない状況下、竹生漁港東方沖を東北東進中、船長が、同棧橋付近の民家の明かりからの距離を頼りに航行したため、同棧橋南端に向首していることに気付かず、同棧橋南端に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 船長は、あらかじめ、夜間等に船位が確認できる顕著な針路目標を調査して航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの  
地理院地図使用

写真1 本船の乗船状況

