

## 船舶事故調査報告書

令和2年9月30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	令和元年11月30日 21時55分ごろ
発生場所	広島県大竹市小方港 大竹港飛石防波堤灯台から真方位073°140m付近 （概位 北緯34°14.1′ 東経132°13.5′）
事故の概要	漁船中森丸は、南進中、防波堤に衝突した。 中森丸は、船長及び同乗者が負傷し、また、船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月10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 中森丸、8.5トン HS2-1805（漁船登録番号）、個人所有 14.10m (Lr) × 3.44m × 1.07m、FRP ディーゼル機関、427kW、昭和61年11月15日 第270-48370号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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57年7月9日 免許証交付日 平成28年6月17日 （令和4年5月27日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	本船 船首部外板に破口 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、帰航の目的で、令和元年11月30日21時53分ごろ大竹市阿多田漁港に向けて小方港を出航した。 船長は、操舵室中央に立って手動操舵により操船に当たり、主機を後進運転として入船左舷着けとしていた本船を時計回りに回頭させ、船首を南方に向けた後、主機を前進運転とした。

本船は、約5ノットの対地速力で南進中、船長が、帰航時間が予定より遅くなったので時間を確認しようと思い、舵輪を持った左手を離してズボンのポケット内の携帯電話を取り出そうとしていたところ、21時55分ごろ小方港港口の南方約150mに設置された防波堤（以下「本件防波堤」という。）南西端にほぼ直角に衝突した。

船長は、衝撃で操舵室前方の窓に頭部を打ち付け、また、同室左舷後部の荷台に腰を掛けていた同乗者Aは、同室前部に落下した。

本船は、同乗者Bが操船して小方港に帰航した。

船長及び同乗者Aは、同乗者Aから本事故発生の連絡を受けた知人が要請した救急車により病院に搬送され、船長が前額部挫創及び下顎切創、同乗者Aが腰部打撲傷とそれぞれ診断された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本件防波堤南西端の状況、写真3 本件防波堤の視認状況 参照）

その他の事項

本件防波堤は、本事故時、海面からの高さが約1mで、その南西端に高さが約1mで3秒1閃光の黄色灯（以下「本件点滅灯」という。）が設置されていたが、本件点滅灯は、本件防波堤南方の工場地帯の明かりや街灯に紛れる状況であった。（写真4参照）

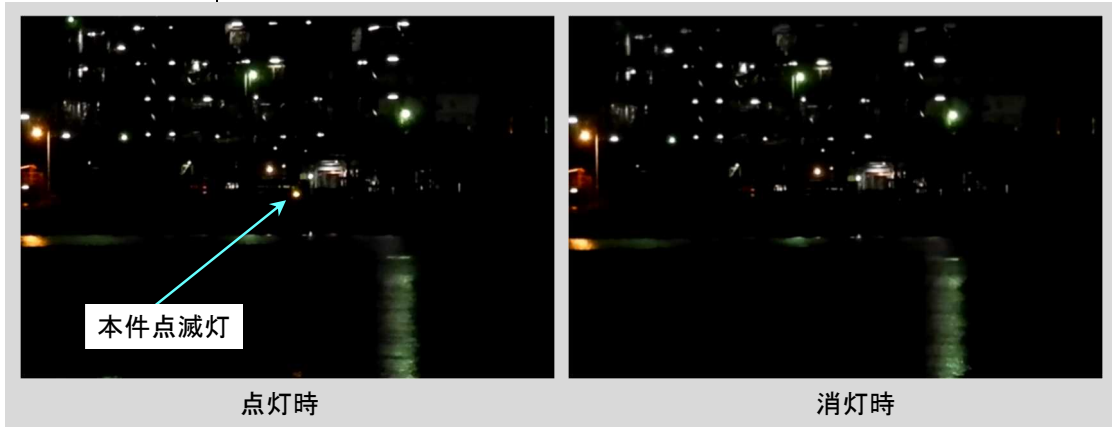


写真4 本件点滅灯の点灯状況

船長は、30年以上の乗船経験を有し、小方港の出入港は昼夜共に幾度となく経験していた。

船長は、ふだん、港外に向けて南進を開始する際、目測による堤防までの距離感や船首方の工場地帯の明かりの見え具合により針路を定めており、本事故時、本件防波堤や本件点滅灯を見たかもしれないが、その場所をはっきりと確認した記憶はなかった。

船長は、針路を定めて南進を開始した際は、本件防波堤の西方を通過する針路であったものの、携帯電話をポケットから取り出そうとして舵輪から手を離れた際、舵輪が僅かに左寄りとなったのではないかと本事故後に思った。

船長は、ふだんと同様、本件防波堤の西方を通過する針路で南進していると思い込んで見張りがおろそかになり、本件防波堤や本件点滅

灯に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

船長は、本事故当日の19時ごろから21時ごろまでの間、知人との食事会に参加し、ビール中ジョッキ2杯及び焼酎お湯割り（約150ml）6杯を飲み、31日01時ごろ、海上保安庁によるアルコール検査を受け、呼気アルコール濃度が約0.18mg/lと測定された。

文献（「アルコールと健康」、平山宗宏、石井裕正、高石昌弘（監修）、社団法人アルコール健康医学協会、平成17年4月発行）によれば、飲酒量、アルコール血中濃度と一般的な酩酊の症状については、次表のとおりであり、船長は、ウィドマーク計算法<sup>\*1</sup>によれば、本事故当時のアルコール血中濃度が、0.69～0.93mg/ml（0.069～0.093%）程度であったと推算され、ほろ酔い期の時期に該当する。

時期（アルコール血中濃度%）	酒量の目安	酔いの状況
爽快期 (0.02～0.05)	日本酒 1合まで	爽やかな気分、皮膚が赤くなる、陽気になる、判断力がやや鈍る
ほろ酔い期 (0.05～0.10)	1～2合 まで	ほろ酔い気分、手の動きが活発、抑制がとれる、体温上昇／頻脈
酩酊前期 (0.10～0.15)	3合	気が大きくなる、怒りっぽくなる、大声が出なくなる、立てばふらつく
酩酊期 (0.15～0.30)	5合	千鳥足、呼吸が早くなる、同じことを何度もしゃべる、吐き気／おう吐
泥酔期 (0.30～0.40)	7合～1升	まともに立てない、意識混濁、言葉も減裂
昏睡期 (0.40～0.50)	1升以上	揺すり動かしても起きない、両便失禁、呼吸は深く緩徐、死亡

船長は、飲酒をしていたので、注意力が低下していたかもしれないと本事故後に思った。

#### 分析

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

あり  
なし  
なし

本船は、小方港を南進中、飲酒をしてほろ酔い期の状態の船長が、舵輪から手を離れた際、舵輪が僅かに左寄りとなったものの、ふだんと同様、本件防波堤の西方を通過する針路となっていると誤って航行していたことから、緩やかに左転して本件防波堤に向かう針路となっていることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。

船長は、飲酒をしていたことから、本船の針路や障害物に対する注

<sup>\*1</sup> 「ウィドマーク計算法」とは、飲酒量と飲酒時刻が特定されていた場合の事故時の血中（呼気中）のアルコール濃度等の算出法のことをいう。

	<p>意力が低下していた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本件点滅灯が本件防波堤南方の工場地帯の明かりや街灯に紛れていたことから、衝突場所の約1m上方に設置され、正船首方に存在した本件点滅灯に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、小方港を南進中、飲酒をしてほろ酔い期の状態の船長が、舵輪から手を離した際、舵輪が僅かに左寄りとなったものの、ふだんと同様、本件防波堤の西方を通過する針路となっていて、緩やかに左転して本件防波堤に向かう針路となっていることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・慣れた海域であっても緊張感を持ち、特に港内等の狭い海域においては、障害物等を見落とすことがないよう細心の注意を払って操船に当たること。</li> <li>・飲酒をした状態での操船は行わないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

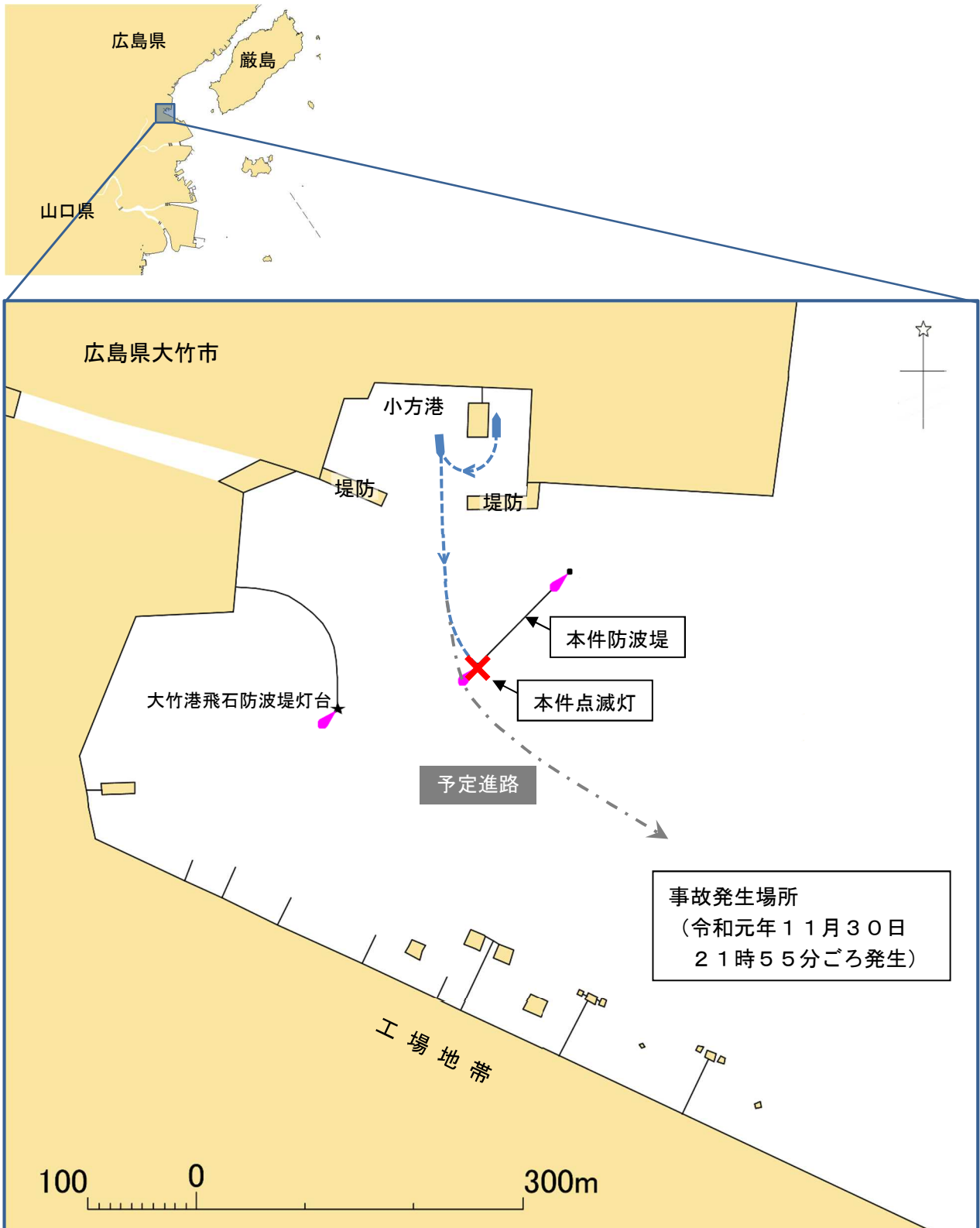


写真1 本船



写真2 本件防波堤南西端の状況

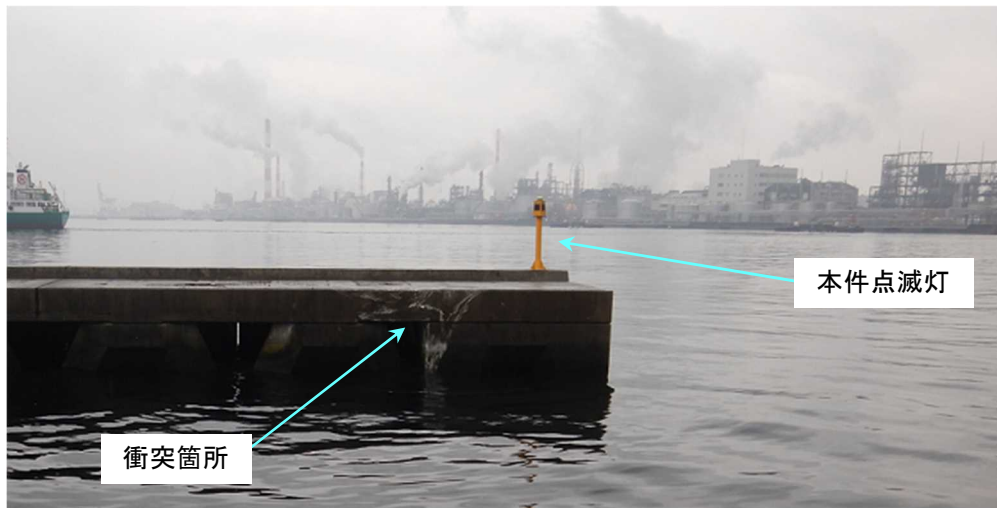


写真3 本件防波堤の視認状況

