

船舶事故調査報告書

令和3年2月24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（灯浮標）
発生日時	令和2年3月26日 19時10分ごろ
発生場所	徳島県阿南市富岡港 富岡港防砂堤灯台から真方位289°920m付近 （概位 北緯33°55.7′ 東経134°42.1′）
事故の概要	漁船愛里丸は、西進中、灯浮標に衝突した。 愛里丸は、船長が負傷し、船首部に擦過傷を生じ、灯浮標は、本体側面に擦過痕を生じた。
事故調査の経過	令和2年4月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 愛里丸、0.4トン TO3-21879（漁船登録番号）、個人所有 5.24m(Lr)×1.77m×0.63m、FRP ガソリン機関、60kW、平成20年3月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 38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 平成10年4月7日 免許証交付日 平成30年3月26日 （令和5年12月1日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部に亀裂 灯浮標 本体側面に擦過痕
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日没時刻：18時18分ごろ 月齢：1.6
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、富岡港の防砂導流堤から岩津磯付近の漁場でのしらすうなぎ漁を一旦終了し、令和2年3月26日19時00分ごろ、富岡水門を経由し、‘那賀川の河口にある別の漁場’（以下「本件漁場」という。）に移動する目的で、法定灯火を表示して移動を開始した。

	<p>本船は、船長が船尾部で両舷に渡した板の右舷側に腰を掛け、船外機を操作して操船に当たり、約12ノットの対地速力で富岡港の防砂堤及び防砂導流堤の間を西北西進した。</p> <p>船長は、‘派川^{はせんなか}那賀川の浅瀬’（以下「本件浅瀬」という。）の存在を示す灯浮標の灯火及び周囲陸岸に設置された外灯の灯りを目安として航行し、本船の概位の参考としていた。</p> <p>本船は、富岡港内の‘神崎^{かんざき}岸壁と称する企業専有岸壁’（以下「企業岸壁」という。）と本件浅瀬との間にある‘約150m幅の水路’（以下「本件水路」という。）に向かっていた。</p> <p>船長は、‘本件浅瀬の南東端に設置された灯浮標’（以下「灯浮標①」という。）が消灯しており、月明かりもなく全く見えていなかったが、安全に航行できると思っていた。</p> <p>船長は、本件浅瀬の手前300m付近で、企業岸壁前を東進する‘数隻のしらすうなぎ漁船’（以下「出航漁船」という。）の両色灯の灯火を認め、本件水路内で出航漁船と左舷対左舷で通過すると思い、出航漁船の灯火に注意しながら航行を続けた。</p> <p>本船は、19時10分ごろ、船長が、間もなく本件水路の北東端となる灯浮標①の南方付近に至ると思っていたところ、灯浮標①に衝突した。</p> <p>船長は、操船中、急に衝撃を受け、体が前方に投げ出され、漁獲物入れに使用していた樽に顔を打ち付け、機関を停止させて頭に付けていた懐中電灯で周囲を確認したところ、本船が灯浮標①に衝突したことを認めた。</p> <p>船長は、携帯電話で118番通報し、阿南市^{たつみ}辰巳町の係留地へ自力で航行した後、自家用車を運転して病院に行き、右頬の切創と診断された。</p> <p>船長は、後日、灯浮標①に記載されていた管理者に事故の発生を伝えた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本件浅瀬参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、令和元年12月15日のしらすうなぎ漁開始時から灯浮標①が消灯していることを知っており、毎日通航する場所で、本件浅瀬付近の地形をよく知り、消灯した状態でも、他の灯浮標の位置及び陸岸の灯りを参考に目測で船位の見当を付けて操船して支障なく行き来していたので、海上保安庁等に消灯している状態を連絡しなかった。</p> <p>本件浅瀬を管理する徳島県は、平成17年3月22日、港湾内を航行する船舶の安全を確保すること及び浅瀬を明示することを目的として本件浅瀬の周囲に4基の灯浮標を設置していた。</p> <p>徳島県は、令和元年12月9日、灯浮標①が消灯している連絡を受けて、灯浮標①の上部に仮の標識灯を設置していた。</p>

	<p>徳島県は、本事故発生の連絡を受けるまで仮の標識灯が消灯していることに気付いていなかった。</p> <p>本件浅瀬の存在を示す灯浮標は、本事故時、灯浮標①が消灯し、他の3基の灯浮標が点灯していた。</p> <p>灯浮標①及び他の3基の灯浮標は、それぞれ、黄色で浮体径が約1m、灯高が約2.3mであり、灯色が黄光、灯質が毎4秒に1閃光、光達距離が約5.5kmであった。</p> <p>灯浮標①の取扱説明書によると、保守点検について、以下のとおり記載されていた。</p> <p>蓄電池電圧の点検により異常の早期発見、または消灯事故の防止が可能です。</p> <p>通常太陽電池で充電されていますので、交換の必要はありませんが、蓄電池自体の寿命が3～4年ですので、この年数を目安に交換してください。</p> <p>本事故時、企業岸壁に接岸中の貨物船はなかった。</p> <p>本船は、GPSプロッター及びレーダーを設置していなかった。</p> <p>船長は、23歳ごろから、夜間を含めて幾度も本件海域を航行した経験を有していた。</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、富岡港において、派川那賀川を西進中、船長が、船位を目測しながら航行し、出航漁船を認めて本件水路に向かう際、灯浮標①が消灯していたことから、灯浮標①に向かっていることに気付かず、灯浮標①に衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、出航漁船を認めて本件水路に向かう際、出航漁船と本件水路で左舷対左舷で通過しようとして航行していたことから、本件浅瀬に寄って航行していたものと考えられる。</p> <p>船長は、毎日通航する場所で、他の灯浮標の位置及び陸岸の灯りを参考にして支障なく航行していたものの、船位を目測して航行を続けたことが、灯浮標①に向かっていることに気付かなかったことに関与していた可能性があるものと考えられる。</p> <p>徳島県は、令和元年12月9日、灯浮標①が消灯している連絡を受けて、灯浮標①に仮の標識灯を設置したのち、本事故発生の連絡を受けるまで仮の標識灯の消灯に気付いていなかったことから、夜間、本件浅瀬の位置を正しく明示されていなかったものと推定される。</p> <p>灯浮標①は、太陽電池による充電で交換の必要がなかったものの、蓄電池の寿命が3～4年であったことから、平成17年3月に設置された以後、電圧が低下し、消灯していたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、富岡港において、本船が派川那賀川を西進中、船長が、船位を目測しながら航行し、出航漁船を認めて本件水路に向かう際、灯浮標①が消灯していたため、灯浮標①に向かっていることに気付かず、灯浮標①に衝突したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>本事故後、徳島県は、本件浅瀬に設置した灯浮標について、定期点検及び関係機関からの通報により、灯浮標の不具合を早期に発見し、速やかに対処する必要があるため、次の措置を講じた。</p> <p>(1) 仮灯浮標の設置</p> <p>(2) 職員による月 1 回以上の点灯状況確認</p> <p>(3) 関係機関との連携：海上保安部や最寄りの漁協に灯浮標の故障を発見した際の通報を依頼</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"> ・ 船長は、慣れた海域であっても、港内及び前路に障害物が点在する海域を航行する際、障害物等の状況確認及び船位の確認に努め、十分注意して航行すること。 ・ 小型船舶は、夜間、港内及び前路に障害物が点在する海域を航行する際、目測だけでは誤差が生じるので、GPSプロッター及びレーダー等の航海計器を装備し、障害物の確認及び船位確認に活用すること。 ・ 灯浮標に異状を認めた者は、直ちに海上保安庁又は管理者に連絡すること。 ・ 灯浮標の管理者は、蓄電池の電圧を定期的に測定するなど灯浮標の保守点検を行うこと。 ・ 灯浮標の管理者は、灯浮標の不具合を認めた場合、及び不具合への対処を採った場合には、付近を航行する船舶が安全に航行できるように、遅滞なく関係各所に周知すること。

付図1 事故発生場所概略図

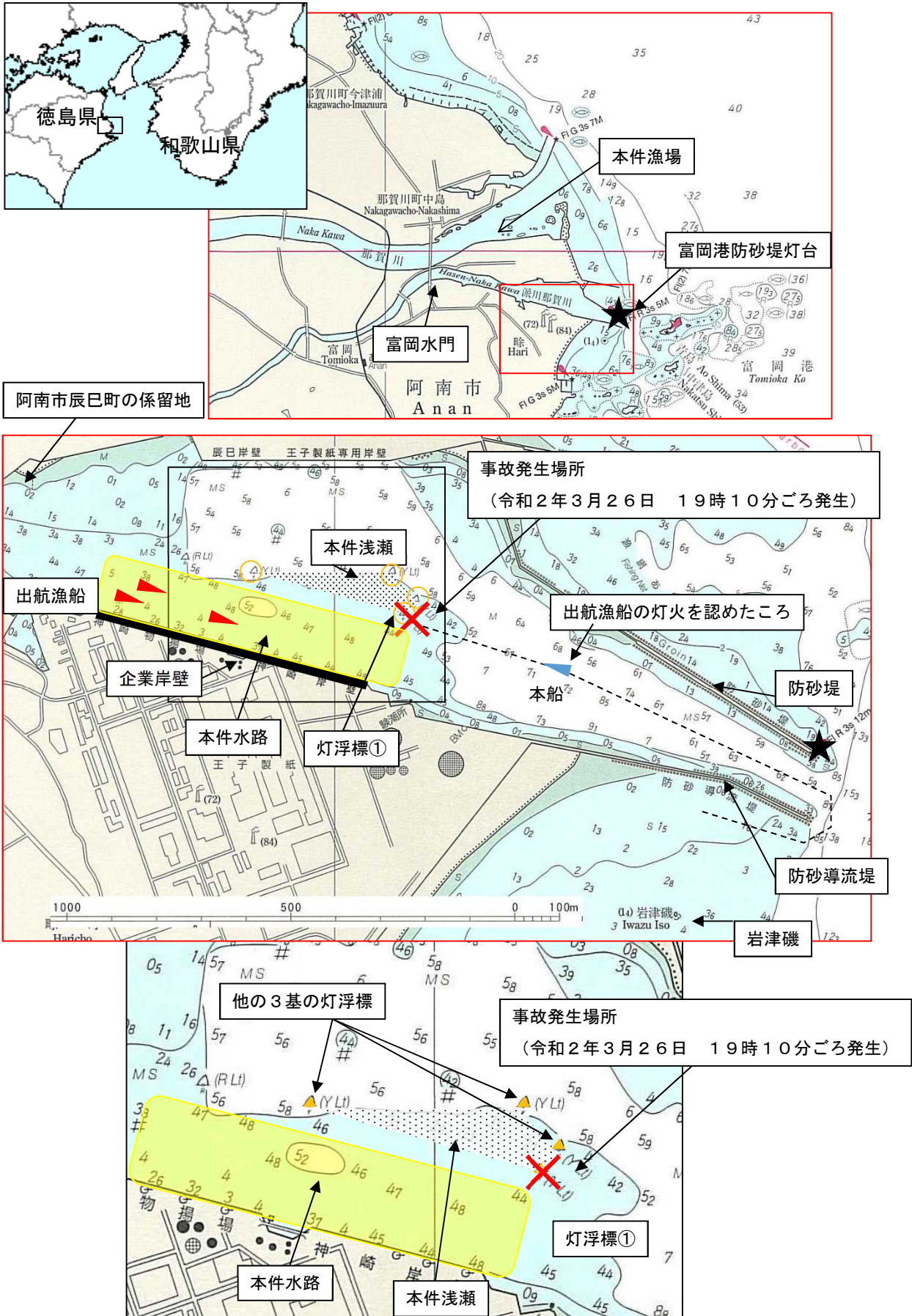


写真1 本船



写真2 本件浅瀬

