

船舶事故調査報告書

令和3年11月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（海上ボーリング施設）
発生日時	令和3年2月21日 04時45分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港飾磨 ^{しかま} 第1区飾磨岸壁東方沖 飾磨東第2防波堤灯台から真方位015°900m付近 （概位 北緯34°46.9′ 東経134°39.6′）
事故の概要	遊漁船 ^{やまもと} 山本丸は、右回頭中、海上ボーリング施設に衝突した。
事故調査の経過	令和3年3月2日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	遊漁船 山本丸 11トン
船舶番号、船舶所有者等	HG2-5081（漁船登録番号）、個人所有 第260-24152号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に擦過傷等 海上ボーリング施設 脚2本の曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 視程約10km 海象：海上 平穏 日出時刻：06時41分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、レーダー、GPSプロッターを作動させ、船首を西方に向けて飾磨岸壁に着けた状態で釣り客8人を乗せ、釣り客全員が船室に入った後、後進して離岸した。</p> <p>船長は、目視で見張りを行い、後進して船尾を北方に振った後、飾磨岸壁に左舷着けで係留する貨物船の錨鎖が東方に延びていることを想定して一旦東進し、その後、右舵を取り、港口に向けて右回頭中、約3.5ノットの対地速力で南方に向首したとき、本船の右舷船首部が飾磨岸壁東方沖に設置されていた海上ボーリング施設（以下「本件施設」という。）の脚等に衝突した。</p> <p>本件施設は、台船を脚（スパッド）4本で海上に保持したもので、8基の標識灯（灯質：4秒1閃黄色光6基、同白色光2基、各光達距離：2.0km）が取り付けられていた。</p> <p>船長は、飾磨岸壁周辺で本件施設を設置して海上ボーリング作業が実施される旨の水路通報が事前に発出されていたが、同通報が発出されていることを知らず、また、本事故発生までしばらく遊漁船の運航を行っておらず、本事故発生前に本件施設を見る機会がなかった。</p> <p>船長は、海上経験が豊富で、視力も良く、狭い港内で近い距離にある他船等の存在を把握するには、レーダー映像よりも目視で灯火を確</p>

	<p>認する方が把握しやすいと思い、本事故当時、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件施設の標識灯の灯火が周囲の陸上施設の照明に紛れて視認しにくく、また、薄くもやがかかったような状況であったことも影響し、同灯火に気付かなかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、離岸後、船長が、本件施設及び本件施設の標識灯の存在を知らず、周囲の陸上施設の照明に紛れて同標識灯の灯火が視認しにくい状況下、目視のみで見張りを行って港口に向けて右回頭を続けたことから、本件施設に向かって航行していることに気付かず、本件施設の脚等に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件施設の設置に関する水路情報が発出されていることを知らなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が離岸後、船長が、本件施設及び本件施設の標識灯の存在を知らず、周囲の陸上施設の照明に紛れて同標識灯の灯火が視認しにくい状況下、目視のみで見張りを行って港口に向けて右回頭を続けたため、本件施設に向かって航行していることに気付かず、本件施設の脚等に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>本件施設の設置会社は、本事故後、夜間における本件施設の視認性をより向上させる目的で、本件施設に投光器を増設し、夜間、投光器で本件施設を照らすこととした。</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、自船が係留又は利用している港に一時的に設置される海上施設の情報等を確実に入手できるよう、水路通報の発出状況を随時確認すること。 ・ 船長は、夜間、港内では、周囲の陸上施設の照明に紛れて海上施設の灯火が視認しにくくなることがあるので、見張りは、目視のみに頼らず、レーダーを有効活用して行うこと。