

船舶事故調査報告書

令和6年3月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（養殖いけす）
発生日時	令和5年4月15日 21時42分ごろ
発生場所	愛媛県今治市枝越港西方沖 枝越港新北防波堤灯台から真方位287°550m付近 （概位 北緯34°12.4′ 東経133°04.0′）
事故の概要	消防救急艇しまかぜは、航行中、養殖いけすに衝突した。 しまかぜは、プロペラ翼に曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月16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	消防救急艇 しまかぜ、19トン 273-12239愛媛、今治市 18.80m×4.00m×2.00m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,220kW（合計）、平成19年1月
乗組員等に関する情報	船長 50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12年8月7日 免許証交付日 令和2年7月31日 （令和7年8月6日まで有効） 乗組員A 35歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年5月24日 免許証交付日 令和2年5月13日 （令和7年5月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼に曲損、プロペラシャフトに擦過傷、船底外板に擦過傷 養殖いけす 鉄枠に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視程 約2,000m 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、乗組員Aほか1人（以下「乗組員B」という。）が

	<p>乗り組み、今治市岡村島から患者を搬送する目的で、令和5年4月15日21時39分ごろ、今治市岡村港に向け、定係港である枝越港を出航した。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、乗組員Aを、操舵室左舷側に設置されたGPSプロッターの前で見張りの補助に、乗組員Bを、操舵室後方にある救急処置室で、患者の収容準備作業に、それぞれ当たらせてた。</p> <p>船長は、ふだん、枝越港新北防波堤灯台に並んだところで右転し、枝越港西方約4海里（M）の今治市大三島南岸沿いの道路にあるオレンジ色の街灯（以下「本件街灯」という。）を夜間の船首目標としていた。</p> <p>船長は、ふだんどおり枝越港新北防波堤灯台に並んだところで右転を始めたが、大三島周辺が降雨により船首方から右舷船首方にかけて視界が悪く、本件街灯が視認できなかった。</p> <p>船長は、レーダーの雨雪反射抑制を強くかけていたので、映りが悪く、左舷前方に見えていた今治市大三島北岸にある今治市早川港の灯りの見え具合を頼りに大三島南岸に向けて増速を始めた。</p> <p>船長は、本船を徐々に約10ノットの対地速力に増速させたところ、枝越港内にある造船所の照明が、ふだんより近いと感じ、乗組員Aに6Mレンジで使用していたGPSプロッターを拡大表示して近距離を確認するよう指示した後、21時42分ごろ船体に振動を感じ、本船が、‘枝越港西方沖の養殖いけす’（以下「本件いけす」という。）に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長は、乗組員2人に本船の損傷箇所の点検等を行わせ、浸水等がないことを確認し、本事故の発生を無線で消防本部に報告し、携帯電話で118番に通報した。</p> <p>本船は、本件いけすのパイプ等をプロペラに巻き込み、目的地への航行を中止し、翌日、本件いけすのパイプを切断し、来援した漁船にえい航され、枝越港に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>船長は、21時28分ごろに岡村港に向かうよう出動指令を受け、出航までにレーダーの雨雪反射抑制を適切に調整できずに、陸岸が表示されない状態であったが、枝越港付近は、周囲を目視で確認できたので、航行中に調整すればよいと思っていた。</p> <p>船長は、枝越港を出航して西進するときは、船首目標があるので、ふだんから船首方位をコンパスで確認していなかった。</p> <p>船長は、大三島と大島間の水路では、大島寄り漁船が操業していることがあるので、大島寄りを航行しないようにしようと思い、ふだんより大三島寄りに針路を向け過ぎたと本事故後に思った。</p>

	<p>本件いけすは、枝越港新北防波堤西方約600m沖にあり、縦約11m横約11mの大きさのいけすが6台設置されており、東西両端には、点滅式の黄色標識灯が設置されていた。</p> <p>船長は、本件いけすの位置を把握していたが、本事故当時は、早川港の灯りの見え具合から、おおむねふだんどおり大三島南岸に向かって西進していると思ひ込み、また、視線を遠方に向けていたこともあり、本件いけすに気付かな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 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</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、枝越港西方沖を航行中、船長が、ふだん、船首目標としている本件街灯が視認できない中、目視のみで航行を続けたことから、本件いけすに向かっていることに気付かず、本件いけすに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、早川港の灯りの見え具合から、おおむねふだんどおり大三島南岸に向かって西進していると思ひ込み、視線を遠方に向けていたことから、本件いけすに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が枝越港西方沖を航行中、船長が、ふだん、船首目標としている本件街灯が視認できない中、目視のみで航行を続けたため、本件いけすに向かっていることに気付かず、本件いけすに衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>消防本部は、本事故の発生を受け、下記の対策を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶安全に関する研修を実施した。 ・乗組人数を最低3人から4人に増員し、見張りの体制を強化した。 <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、船首目標や周囲の物標を視認できない場合は、レーダーやGPSプロッター等を活用して船位を確認すること。 ・船長は、あらかじめGPSプロッターに養殖施設や浅所等に対する避険線を入力した上、コンパスで船首方位を確認し、視界不良時でも障害物等から十分な距離を隔てて航行すること。 ・レーダー等航海計器を使用して操船を支援する乗組員は、航海計器の取扱に慣熟しておくこと。 ・消防救急艇の船長は、担当区域の港の昼夜間の出入港要領を作成しておくとともに、通航する海域の障害物等の情報についてあらかじめ調査し、乗組員と共有しておくこと。また、当該情報を常に更新しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

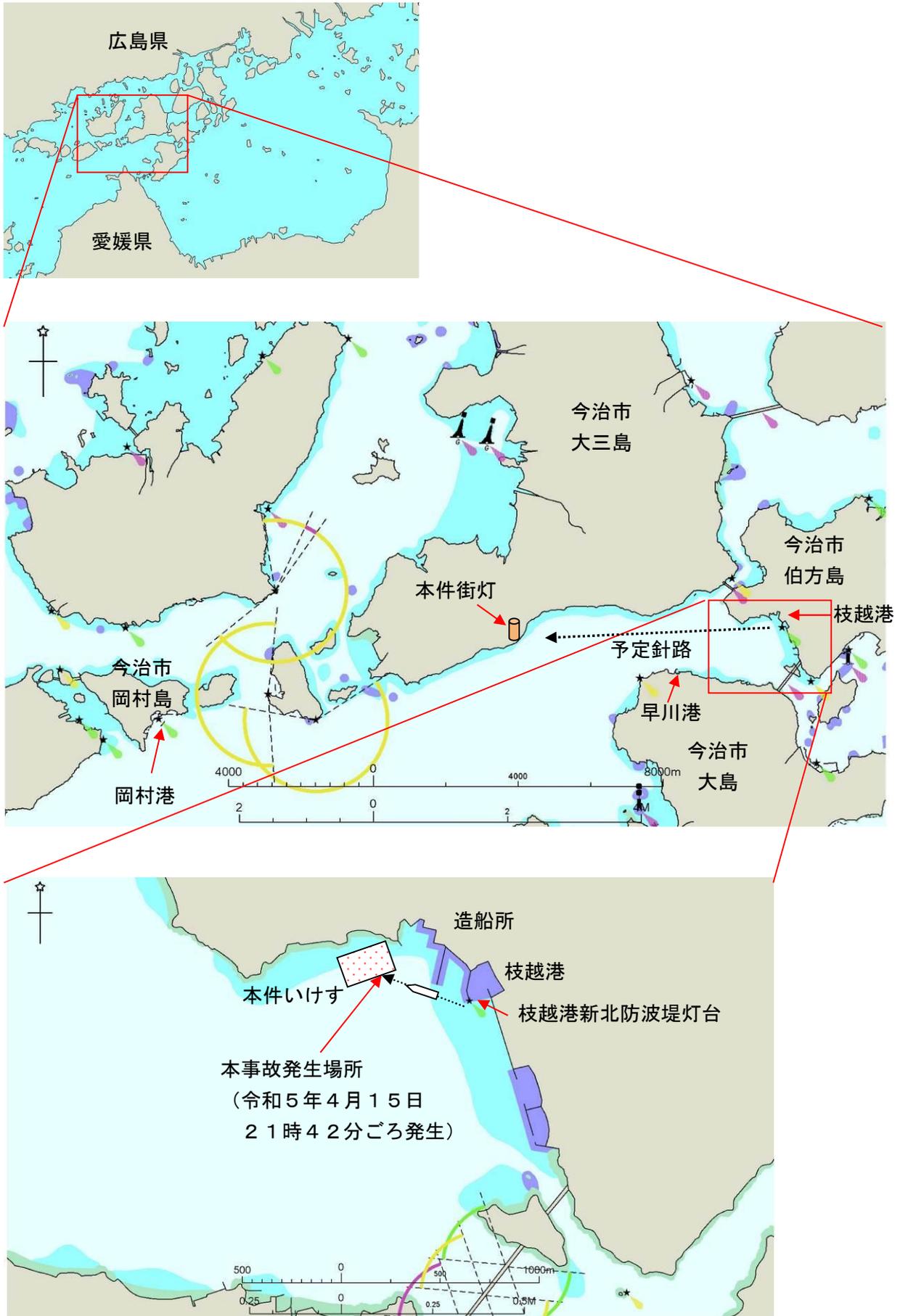


写真1 本船



消防本部HPより引用