

船舶事故調査報告書

平成24年5月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 庄 司 邦 昭
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（かき筏）
発生日時	平成23年11月21日（月） 18時00分ごろ
発生場所	広島県江田島市沖野島北方沖 江田島市所在の鹿川港鎌木防波堤灯台から真方位185° 1.6海里付近 （概位 北緯34° 09.9′ 東経132° 26.3′）
事故調査の経過	平成23年11月28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	小型兼用船 ^{たいほう} 大宝丸、2.6トン HS3-24714（漁船登録番号）、個人所有 9.79m（Lr）×2.38m×0.64m、木 ディーゼル機関、46kW、平成5年2月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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49年9月18日 免許証交付日 平成20年9月17日 （平成26年2月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラに曲損及び船底に擦過傷 かき筏 竹材が折損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業員2人及び機材を乗せ、沖野島西方沖を江田島市深江漁港に向けて北東進していた。 船長は、船橋後部の左舷側外壁に設置された操舵輪の前に立って前路の見張りを行っていたところ、沖野島北方沖のかき養殖施設（以下「本件施設」という。）の西端に設置された標識灯（以下「西灯」という。）の灯光を認め、いつものように西灯を左舷側に約20m隔てて本件施設内を航行し、本件施設の北端に設置された標識灯（以下「北灯」という。）を左舷側に約20m隔てて通過する針路で航行すればかき筏に衝突することはないと思い、北灯を左舷側に隔てて通過する針路及び約6ノットの対地速力で手動操舵として航行を続けた。 船長は、闇夜で本件施設内のかき筏の設置状況は確認できなかったが、本件施設内の灯光の設置状況をよく知っており、灯光もよく見えたので、同じ針路及び速力で航行した。 船長は、船首左舷側に見える北灯の灯光がいつもより遠くに見えると思った直後、かき筏（以下「本件かき筏」という。）を視認したので、左舵一杯をとって減速したが、平成23年11月21日18時00分ごろ、本

	<p>船は本件かき筏と衝突し、乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、携帯電話で船舶所有者に救助の連絡をした。</p> <p>船舶所有者は、海上保安庁に本事故の連絡をした。</p> <p>本船は、翌22日に本件かき筏から引き降ろされた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約4.3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p> <p>日没時刻：17時04分</p> <p>月出時刻：11月22日03時04分ごろ</p>	
その他の事項	<p>本船には、GPSプロッター、レーダー及びコンパスはなく、船長は、双眼鏡を所持していたが、ほとんど使用することがなかった。</p> <p>本船は、船首方の見張りの妨げとなる構造物や航行中の船首浮上もなく、前方の見通しは良好であった。</p> <p>船長は、約1年前から本船に乗船し、週に1～2回程度、大黒神島の採石場へ作業員と機材などを運搬する業務を請け負っており、本事故発生場所付近の航行経験は数え切れないほどであった。</p> <p>船長は、本事故当時、健康状態は良好であり、裸眼視力は両眼とも1.2、聴力は正常であった。また、アルコール類は摂取していなかった。</p> <p>船長は、ふだんから、本件施設内を航行していた。</p> <p>作業員2人は、本事故当時、救命胴衣を着用していたが、船長は着用していなかった。</p> <p>本件かき筏は、大きさが縦約20m横約10mであり、筏を組んでいる竹は直径が約20cmであった。本件かき筏は、発泡スチロール製の浮体上に置かれた縦方向のレールと称される竹材、レール上の横方向のナルと称される竹材及びナル上の縦方向の押さえと呼ばれる竹材で組み立てられており、本事故当時は、海面上の高さが約20cmであった。</p> <p>本件施設内のかき筏は、大半が7月末～冬場にかけて他の場所に移動していたので、同施設内には点在するのみであり、深江漁港から南東方面に行き来する小型船の多くは、航程を短縮するために本件施設内を航行していた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</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、沖野島北方沖を北東進中、船長が、闇夜で本件施設内のかき筏の設置状況が確認できない状況下、目視で標識灯の灯光を頼りに本件施設内を航行したことから、いつもより右側に寄った針路で航行していることに気付かず、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから目視により西灯及び北灯を左舷側に約20m隔てる針路として本件施設内を航行していたものと考えられる。</p> <p>船長は、航程が短縮されることから、ふだんから本件施設内を航行していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、沖野島北方沖を北東進中、船長が、闇夜で本件施設内のかき筏が視認できない状況下、目視で標識灯の灯光を頼りに本</p>	

	<p>件施設内を航行したため、本件かき筏に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ かき養殖施設区画に設置されたかき筏は、区画内で場所換えを行ったり、風潮流などで移動したりすることから、かき筏及び標識灯から十分な距離を隔てて航行すること。また、かき筏を視認できない場合は、かき養殖施設区画内を航行しないこと。