

船舶事故調査報告書

平成24年7月5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8月14日（日） 22時30分ごろ
発生場所	広島県江田島市三高港北方沖 三高港三吉西防波堤灯台から真方位003° 720m付近 （概位 北緯34° 16.0′ 東経132° 24.4′）
事故調査の経過	平成23年8月15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 栄光丸 4.8トン HS3-42833（漁船登録番号）、個人所有 11.20m（Lr）×2.62m×0.86m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成6年4月7日
乗組員等に関する情報	船長 男性 73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5月26日 免許証交付日 平成20年2月6日 （平成25年4月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ及び舵に曲損 かき筏 枠組みの竹等に損傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者6人を乗せ、広島県廿日市市厳島神社大鳥居沖で行われた宮島水中花火大会を見物したのち、平成23年8月14日21時00分ごろ大鳥居沖を出航し、三高港で同乗者全員を下船させ、22時27分ごろ広島県広島市草津漁港に向けて出港した。 船長は、操舵室内の操縦席に座り、3海里レンジとしたレーダーを作動させ、約11ノットの対地速力とし、手動操舵により三高港北方沖に設置されていた広島県知事が許可する免許番号区第137号のかき養殖施設（以下「本件かき養殖施設」という。）と本件かき養殖施設の東側に隣接して設置されていたかき養殖施設（以下「隣接するかき養殖施設」という。）との間を航行するつもりで北進した。 船長は、ふだん、夜間に三高港北方沖を北進するときには、本件かき養殖施設の北東端を示す赤色の灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の灯光と隣接するかき養殖施設の北西端を示す緑色の灯浮標の灯光の間を航行しており、本事故時もふだんどおり航行するつもりでいたところ、知人から携帯電話に着信があり、通話しながら航行を続けた。 船長は、右舷船首方に本件灯浮標の灯光を認め、本件かき養殖施設から

	<p>離すために急いで右舵を取ったところ、本船は、22時30分ごろ三高港三吉西防波堤灯台から真方位003°720m付近の同施設内のかき筏（以下「本件かき筏」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、本船を本件かき筏から引き出すことができず、海上保安庁に通報し、本船は、翌15日クレーン台船により本件かき筏から引き出された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好、月齢 14.2</p> <p>海象：潮汐 低潮時</p>								
その他の事項	<p>本件かき養殖施設の北東端には、灯色が赤、毎4秒に1閃光、光達距離7.5kmの本件灯浮標が設置されていた。</p> <p>隣接するかき養殖施設の北西端には、灯色が緑、毎4秒に1閃光、光達距離7.5kmの灯浮標が設置されていた。</p> <p>本件かき養殖施設には、本件かき筏を含む118台のかき筏が設置されており、本件かき筏は、同養殖施設内の最も東側の5連のかき筏のうち最も南寄りに位置し、黄色の標識灯が設置されていた。</p> <p>船長は、毎年、友人が宮島水中花火大会を見物する際、三高港で乗下船させており、本事故当日も17時00分ごろ友人を三高港から乗船させて厳島神社大鳥居沖に向かった。</p> <p>船長は、夜間も含めて年に3～4回三高港の入出港経験があり、本件かき養殖施設及び本件灯浮標の存在を知っていたが、本件かき筏に標識灯が設置されていたことは本事故後に知った。</p> <p>本船にはGPSプロッターが装備されていたが、本事故当時は作動させていなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、三高港北方沖を北進中、船長が、携帯電話の通話に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき養殖施設内を航行していることに気付かず、本件かき筏と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、三高港北方沖を北進中、船長が、携帯電話の通話に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき養殖施設内を航行していることに気付かず、本件かき筏と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、三高港北方沖を北進中、船長が、携帯電話の通話に注意を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき養殖施設内を航行していることに気付かず、本件かき筏と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、三高港北方沖を北進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったため、本件かき養殖施設内を航行していることに気付かず、本件かき筏と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>船長は、本事故後、養殖施設付近を通航する場合、減速するとともにレーダーでの見張りを行い、三高港を出港する場合は、レーダーのレンジを適宜変更することとした。</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"> ・養殖施設間の狭い所を航行する際は、周囲の見張り及び船位の確認を厳重に行うこと。 								