

船舶事故調査報告書

平成24年7月19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（浮標）
発生日時	平成23年9月23日 20時10分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港広区 呉港阿賀沖防波堤西灯台から真方位114° 1,110m付近 （概位 北緯34° 13.0′ 東経132° 36.4′）
事故調査の経過	平成23年10月26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	A 多目的起重機船 88ゼンシン、1,137トン なし、有限会社前田組及び洋伸建設株式会社 46.00m×20.00m×3.50m、鋼 機関なし、1996年（建造年） B 漁船 恵比須、1.7トン HS3-38931（漁船登録番号）、個人所有 8.92m(Lr)×2.33m×0.91m、FRP ディーゼル機関、128kW（動力漁船登録票による）、平成17年 12月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 B 船長B 男性 24歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年2月26日 免許証交付日 平成22年2月26日 （平成27年2月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 浮標及び標識灯に擦過傷 B 船底に破口
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、平成23年9月20日、呉港広区で船首を北東に向け、スパットを3本打ち、船尾左右舷の錨及び船首右舷の錨を投入して錨泊した。A船は、台風が接近していたので、船尾側の錨のワイヤーをそれぞれ約100m、船首側の錨のワイヤーを約30m伸出し、各錨のほぼ真上に当たる水面上にはワイヤーで浮標が設置されていた。船尾側の各浮標（以下「本件浮標」という。）間は、約18m離れていた。 船長Aは、夜間に航行する船舶の目印となるよう、船尾側の錨に設置した浮標に標識灯を長さ約2～4mのロープで取り付けていた。 A船の乗組員は、23日はA船で宿泊していたが、翌24日に訪れた巡

	<p>視艇からB船が本件浮標に衝突したことを聞いて本事故の発生を知った。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、23日20時00分ごろ、呉市阿賀漁港を出港し、呉市石ヶ鼻西方沖付近の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵ハンドルの前に立って手動操舵に当たり、呉港阿賀沖防波堤の東側を通過して針路を石ヶ鼻北方の道路沿いにある街灯に向け、約10ノットの対地速力で航行中、左舷前方にA船の灯火を視認し、A船を左舷側に見て約200～300m隔てて通過すればよいと思い、A船から目視で約200～300m離れているつもりでいたので、水面上よりも目線を上げ、船首目標の街灯を見ながら東進中、20時10分ごろ、「ドンドン」と2回衝撃を感じ、本件浮標に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、本件浮標及びB船に大きな損傷は生じていないものと思い、漁を行うために漁場に向かった。</p> <p>その後、船長Bは、B船が浸水していることに気付き、自航して呉市観音崎の船だまりに到着し、海上保安庁に本事故の連絡をした。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>月齢等：月齢 24.9日、月出時刻 00時57分、月没時刻 15時03分</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、錨泊灯、作業灯などを点灯して守錨当直を実施せずに錨泊していた。</p> <p>A船は、錨に約4mの鉄鎖を付して長さ約250mのワイヤーでつなぎ、錨と浮標は約25mのワイヤーでつないでいた。</p> <p>本件浮標は、直径約1m、高さ約50cmの円柱状であり、水面から浮標上面までの高さが約30cmであった。本件浮標に取り付けていた標識灯は、直径約25cmの円盤状の浮きの中央に長さ約38cmの円筒状の黄色点滅灯を差し込んだ形状であり、浮標上面の金具にロープで結び付けて水面に浮かべた状態で水面から標識灯頂部までの高さが約20cmであった。このため、標識灯は、浮いた状態で浮標よりも低く、標識灯が浮標の陰に隠れることがあった。</p> <p>B船は、レーダー及び双眼鏡を備えておらず、本事故発生当時にGPSプロッターを使用していた。</p> <p>船長Bは、本事故発生の直前までA船が錨泊していることを知らなかった。</p> <p>船長Bは、作業台船の錨には浮標が設置されていることを知っていたが、浮標は台船から数十m離れたところに設置されているものと思っていた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、呉港広区において船首を北東に向けて標識灯を付した本件浮標を設置して錨泊中、B船が本件浮標と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、呉港広区を東進中、船長Bが、水面上よりも目線を上げ、遠方にある船首目標の街灯を見ており、前路の本件浮標に気付かずに航行して</p>

		<p>いたことから、本件浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、作業台船の浮標は台船から数十m離れたところに設置されているので、台船からそれ以上の距離を隔てて通過すればよいと思い、200m～300m離して航行しているものと思っていたこと、及び標識灯が浮標の陰に隠れて見えなかったことから、前路の本件浮標に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、呉港広区において、A船が錨泊中、B船が東進中、船長Bが、A船が設置した前路の本件浮標に気付かずに航行していたため、B船と本件浮標とが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>本事故後、船長Aは、次のような対策をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浮標の頂部に標識灯を設置して浮標の陰に標識灯が隠れることがないようにした。 <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"> ・特に夜間は、他船との航過距離を十分にとること。 ・遠方だけではなく、水面上の見張りも厳重に行うこと。 	