

## 船舶事故調査報告書

平成25年9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（かき養殖施設）
発生日時	平成24年12月11日 18時34分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 <sup>にのしま</sup> 似島北西方沖 広島県広島市所在の広島港似島家下防波堤北灯台から真方位282°1.5海里（M）付近 （概位 北緯34°19.2′ 東経132°24.1′）
事故調査の経過	平成24年12月17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	貨物船 CHUN XING（カンボジア王国籍）、1,292トン 8403741（IMO番号）、COASTAL BREEZE LIMITED 68.70m（Lr）×11.00m×6.70m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、1984年
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 36歳 免状不明 航海士A（一等航海士）（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 31歳 免状不明
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に擦過傷 かき養殖施設 かき筏17台が破損、固定用鋼製ワイヤロープ2本が切断
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか7人が乗り組み、スクラップ約1,000tを積載し、航海士Aが、平成24年12月11日18時30分ごろ、船長から船橋当直を引き継ぎ、広島市似島北西方沖を約243°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.0ノットの対地速力で自動操舵によって南西進した。 似島西方沖に位置する弁天島及び小弁天島の周囲には、U字状にかき養殖施設が敷設され、7か所に黄色標識灯が設置されていた。 弁天島及び小弁天島北方沖には、広島市南区宇品沖から西方にかけて長さ約7,400mの航路が設定されており、航路の出入口には、広島港第1号灯浮標及び広島港第2号灯浮標が設置されていた。 航海士Aは、船橋当直を引き継ぐ際、船長から具体的な指示がなか

	<p>った上、広島港第1号灯浮標、広島港第2号灯浮標及びかき筏の標識灯を視認せず、また、3Mレンジとしたレーダーにかき筏の映像を認めなかったため、安心して単独で船橋当直に当たり、広島湾を南進して中華人民共和国上海港に向かった。</p> <p>船長は、12月12日夕方、関門海峡を通過後、海上保安庁からかき養殖施設を損傷させた疑いがあるため、福岡県福岡市博多港に入港するように指示された。</p> <p>本船は、博多港に入港後の海上保安庁の調査において、かき養殖施設に付着していた塗料と本船の船体塗料が一致し、また、本船のAIS（船舶自動識別装置）データにより、本船の進路がかき養殖施設と交わっていたことから、11日18時34分ごろ、広島港似島家下防波堤北灯台から282°1.5M付近において、かき養殖施設に衝突したことが分かった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：波 なし、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>弁天島及び小弁天島の周囲に敷設されたかき養殖施設は、かき組合組合員が持ち分のかき筏及び標識灯を管理し、本事故発生場所付近においては、1人の組合員が2連18個のかき筏及び1個の標識灯を管理していた。</p> <p>かき筏は、直径約15cm、長さ約10mの竹で生まれ、1台の大きさが縦25m、横約10mであり、9台を直径約5cm、長さ約540mの鋼製ワイヤロープでつないで1連とし、同ロープ両端に取り付けられた約30tの錨を投下して固定していた。</p> <p>かき筏には、光達距離3km以上及び同4km以上の標識灯が設置されており、本事故発生場所付近の標識灯は、光達距離4km以上であり、灯質が毎4秒に1閃光であった。</p> <p>航海士Aは、本事故発生場所付近を航行するのが初めてであったが、広島港に入港する際、かき養殖施設のおおよその位置を知っていたため、海図などでかき養殖施設の設置箇所を調査しなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダーの調整を行わず、3Mレンジで使用していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、似島北西方沖を南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、広島港第1号灯浮標、広島港第2号灯浮標及びかき筏の標識灯を視認せず、また、3Mレンジとしたレーダーにかき養殖施設の映像を認めずに航行しており、見張りを適切に行っていなかったことから、</p>

	<p>かき養殖施設に気付かずに航行し、かき養殖施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、広島港を出ようとする際、船長と航海士 A との船橋当直の交替時には航路外を航行していたが、港則法の規定に従い、航路を航行する必要がある、航路を航行していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、似島北西方沖を南西進中、単独で船橋当直中の航海士 A が、見張りを適切に行っていなかったため、かき養殖施設に気付かずに航行し、かき養殖施設に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 船橋当直者は、目視及びレーダーの調整を行うことにより、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 初めて航行する水域では、事前に航路標識や養殖施設などの水路状況の調査を行うこと。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

