

船舶事故調査報告書

平成25年7月25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25年2月8日 04時22分ごろ
発生場所	広島県呉市釣士田港 釣士田港釣士田防波堤灯台から真方位286°900m付近 （概位 北緯34°08.8′ 東経132°29.7′）
事故調査の経過	平成25年2月12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 興徳、497トン 141233、個人所有 70.60m×13.20m×7.45m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成22年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年9月19日 免状交付年月日 平成22年5月14日 免状有効期間満了日 平成27年9月18日 航海士A（一等航海士） 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年12月19日 免状交付年月日 平成25年1月28日 免状有効期間満了日 平成30年2月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に擦過傷 かき筏 1台を破損
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが、単独で船橋当直に当たり、広島県江田島市東能美島と呉市倉橋島との間を約11ノットの対地速力で手動操舵によって北東進した。 釣士田港北部の早瀬瀬戸南口付近には、南北約300m東西約600mにかけ、かき養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）が敷設され、本件養殖施設の北西端、南西端及び南東端の3か所に黄色標識灯が設置されていた。

	<p>船長は、早瀬瀬戸付近にはかき養殖施設が存在するので、GPSプロッターと重畳した電子海図に予定針路を入力し、航海士Aに対して予定針路に沿って航行するように指導していた。</p> <p>航海士Aは、予定針路に沿って航行していたが、早瀬瀬戸南口付近では予定針路がほかの水域よりも浅い水域に設定されていたので、その水域を迂回するつもりで予定針路よりも右側（東側）を航行した。</p> <p>船長は、早瀬瀬戸航行時に操船指揮を執る予定にしており、平成25年2月8日04時20分ごろ、食堂に設置された電子海図モニターを見たところ、予定針路よりも右側を航行していることに気付き、航海士Aに予定針路へ戻すように指示し、航海士Aが左舵を取った。</p> <p>船長は、04時22分ごろ昇橋し、黄色標識灯を右舷側に見て通過したのち、右舷後方を確認したところ、かき筏との距離が数m離れており、また、衝撃もなかったため、かき筏との衝突を回避したと思い、航行を続け、本船は、07時00分ごろ呉市呉港に入港した。</p> <p>かき筏の所有者は、07時40分ごろ、作業のために本件養殖施設に赴いたところ、本件養殖施設北西端のかき筏（以下「本件かき筏」という。）1台が損壊していることに気付き、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、08時30分ごろ海上保安庁から連絡を受け、船体を調査したところ、船首部に損傷を発見し、本船のAIS（船舶自動識別装置）データによる本船の航跡と本件養殖施設の位置とを併せて考えた結果、04時22分ごろ、釣士田港釣士田防波堤灯台から真方位286°900m付近において、本船が本件かき筏に衝突したことが分かった。</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：波 なし、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件養殖施設のかき筏は、1台の大きさが縦約27m、横約12mであった。</p> <p>広島県西部地区中部地区における漁業用施設設置図には、本件養殖施設の北西端、南西端及び南東端の3か所に黄色標識灯を設置するように記載されていた。</p> <p>航海士Aは、本事故発生場所付近を約2～3回航行していたが、夜間に航行するのは初めてであった。</p> <p>航海士Aは、本件養殖施設の位置や標識灯について十分に把握していなかった。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、レーダーを2～3海里レンジで使用しており、レーダー画面で本件養殖施設を認識できなかった。</p> <p>航海士Aは、電子海図に水深や概略の養殖施設の位置が表示されていたが、電子海図をよく見ていなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし なし 本船は、釣士田港を北東進中、航海士 A が、早瀬瀬戸南口付近では予定針路がほかの水域よりも浅い水域に設定されていたので、浅い水域を迂回するつもりで予定針路よりも右側を航行し、船長の指示していた予定針路を航行しなかったことから、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、釣士田港を北東進中、航海士 A が船長の指示していた予定針路を航行しなかったため、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>
<p>参考</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"> ・ 予定針路を変更する場合には、船長に報告すること。 ・ 養殖施設や障害物については、事前に調査して正確な位置を把握しておくこと。 ・ レーダーは、そのときの状況に応じて調整すること。