

## 船舶事故調査報告書

平成26年7月10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	のり養殖施設損傷
発生日時	平成25年12月20日 23時40分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市高島南西方沖 笠岡市所在の百間礁 <sup>ひゃっけんぞうい</sup> 灯標から真方位222° 400m付近 （概位 北緯34° 25.1′ 東経133° 29.6′）
事故調査の経過	平成26年1月23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 引船 <sup>まるとも</sup> 丸友丸、19トン 273-5815 広島、個人所有 11.85m (Lr) × 5.20m × 2.10m、鋼 ディーゼル機関、735.5kW、平成3年10月 B はしけ <sup>エスジ</sup> SG-105、約210トン なし、株式会社シーゲートコーポレーション 31.00m × 7.50m × 3.20m、鋼 機関なし、昭和44年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 78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50年6月24日 免許証交付日 平成23年10月17日 （平成28年10月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし のり養殖施設 のり網20枚を破損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、空船のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、高島南西方沖を約5ノットの対地速力で手動操舵によって南進した。 高島南西方沖には、東西方向の長さ約700m、南北方向の長さ約300～400mの範囲にのり養殖施設が設定され、同施設の北西端及び南西端に灯浮標がそれぞれ設置されていた。 船長Aは、のり養殖施設の灯浮標の灯光を南方に認めたが、風波の影

	<p>響でレーダー画面が白くなっていたので、レーダーを調整しながら航行中、平成25年12月20日23時40分ごろ、百間礁灯標から真方位222°400m付近において、A船引船列がのり養殖施設に衝突した。</p> <p>A船引船列は、航行不能となったため、船長Aが海上保安庁に本事故の発生を連絡した後、タグボートに引き出され、自力で岡山県倉敷市水島港に入った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1～2m</p>
その他の事項	<p>のり養殖施設北西端に設置された灯浮標の主要諸元は、灯質が黄色で毎4秒に1閃光、光達距離が4.5km、灯高が約1.5mであった。</p> <p>のり網1枚の大きさは、長さ約20m、幅約1.5mであった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近を数回航行し、のり養殖施設が存在することを知っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、直径約5.5cmのクレモナ製えい航索を約60m伸出していた。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターにのり養殖施設の位置を入力していなかった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船引船列は、高島南西方沖を南進中、船長Aが、風波の影響で画面が白くなっているレーダーを調整しながら航行していたことから、のり養殖施設に接近していることに気付かず、のり養殖施設に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、高島南西方沖を南進中、船長Aが、風波の影響で画面が白くなっているレーダーを調整しながら航行していたため、のり養殖施設に接近していることに気付かず、のり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>・ のり養殖施設などが存在する水域を航行する場合、気象及び海象を考慮し、のり養殖施設から十分に離して航行すること。</li> <li>・ GPSプロッターにのり養殖施設などの設置区画を入力しておくこと。</li> </ul>