

船舶事故調査報告書

平成27年6月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	のり養殖施設損傷
発生日時	平成26年11月26日 19時30分ごろ
発生場所	愛知県常滑市の鬼崎漁港蒲池地区西北西方沖 鬼崎港蒲池北防波堤灯台から真方位290° 1,700m付近 （概位 北緯34° 55.23′ 東経136° 48.23′）
事故調査の経過	平成26年12月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第二十一福寿丸、99トン 136002、福寿船舶株式会社 27.50m×7.20m×3.00m、鋼 ディーゼル機関2基、736kW（合計）、平成15年6月 B 台船 ひろ航洋3号、3,000トン（積載トン数） なし、株式会社丸辰商会 64.008m×18.300m×3.660m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 40歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成6年5月19日 免状交付年月日 平成26年8月4日 免状有効期間満了日 平成31年8月24日
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし のり養殖施設 のり網及び標識灯1個に破損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、名古屋港東航路の南側入口付近において、船長が単独で船橋当直につき、平成26年11月26日18時00分ごろ、えい航していたB船の右舷船首側をA船の右舷側に着けて横抱きにして引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、入港に備えていた。 船長Aは、日没後はB船の引渡し場所に着岸できない旨の連絡を受

	<p>け、もう一度えい航の状態に戻すと乗組員に負担が掛かると思い、A船引船列の状態ですら朝まで伊勢湾シーバース東方沖を航行しながら時間調整することとした。</p> <p>船長Aは、18時45分ごろ伊勢湾シーバース南東方沖で反転した後、鬼崎漁港西北西方沖において、目視で見張りをを行いながら、東方へ圧流されないよう風をA船引船列の右舷方から受けて航行しようと思ひ、右舷舵を左約20°、左舷舵を右約20°、右舷機を前進にかけ、左舷機を中立として北北東進していた。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、鬼崎漁港蒲池地区西北西方沖に設置されたのり養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）の至近で圧流されていることに気付いたものの、どうすることもできず、19時30分ごろ、本件養殖施設に進入した。</p> <p>A船は、両舷主機を停止し、A船引船列が移動しないよう右舷錨を投下した。</p> <p>本件養殖施設の所有者が所属する漁業協同組合は、操業を終えて帰航中の漁船からA船引船列が本件養殖施設に乗り入れている旨の連絡を受け、22時00分ごろ海上保安庁へ通報した。</p> <p>A船引船列は、船舶所有会社が手配した引船3隻により、先にB船が本件養殖施設から引き出され、その後、A船が引き出されて名古屋港北浜ふ頭の岸壁にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 本件養殖施設に乗り入れたA船引船列、写真4 損傷した標識灯 参照）</p>																													
<p>気象・海象</p>	<p>(1) 気象</p> <p>① 船長Aの観測値</p> <p>天気 曇り、風向 北北東、風速 約8m/s、視界 良好</p> <p>② 気象観測値</p> <p>本事故発生場所の南方約7km付近に位置するセントレア地域気象観測所の本事故当日の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="603 1541 1305 1886"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">10分間平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18:00</td> <td>北西</td> <td>6.7</td> <td>北西</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>18:30</td> <td>西北西</td> <td>6.2</td> <td>西北西</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>19:00</td> <td>北西</td> <td>8.6</td> <td>西北西</td> <td>10.8</td> </tr> <tr> <td>19:30</td> <td>北西</td> <td>8.1</td> <td>西北西</td> <td>10.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 海象</p> <p>潮汐 満潮時、波高 約1m</p> <p>日没時刻：16時43分ごろ</p>	時刻 (時：分)	10分間平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	18:00	北西	6.7	北西	7.7	18:30	西北西	6.2	西北西	7.2	19:00	北西	8.6	西北西	10.8	19:30	北西	8.1	西北西	10.3
時刻 (時：分)	10分間平均		最大瞬間																											
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																										
18:00	北西	6.7	北西	7.7																										
18:30	西北西	6.2	西北西	7.2																										
19:00	北西	8.6	西北西	10.8																										
19:30	北西	8.1	西北西	10.3																										
<p>その他の事項</p>	<p>本件養殖施設は、鬼崎漁港から西方の東西約2,500m、南北約</p>																													

	<p>7,000mの四辺形の区画に、10月20日ごろから翌年4月初旬までの間、のり網が158箇所に設置されており、西側に標識灯17個が設置され、それ以外の場所に標識灯41個が設置されていた。</p> <p>本件養殖施設は、本事故当時、のりの摘み取りが始まっていた。</p> <p>海図W1055B（名古屋港南部）によれば、本事故発生場所付近の水深は約5mである。</p> <p>船長Aは、名古屋港を約30回以上出入りしており、本事故発生場所付近に本件養殖施設が設置されていることを知っていた。</p> <p>A船は、2基2軸船であり、右舷及び左舷両推進器の船尾方にそれぞれ舵を備えていた。</p> <p>B船は、船体ブロック3個（総重量約360t）を積載し、船首及び船尾の喫水が約0.65～0.7mであった。</p> <p>A船は、B船を横抱きにして航行中、B船に積載していた船体ブロックの水面からの高さが約11mあったのに対し、レーダースキャナの水面からの高さが約9mで船体ブロックより低い位置にあったので、右舷方のレーダー映像が映りづらくなっていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、使用していたGPSプロッターには伊勢湾灯標及びトーガ瀬北灯浮標が、両標識を結んだ線の東方には鬼崎漁港がそれぞれ表示されていたが、GPSプロッターによる船位の確認を行っていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、A船引船列の左舷方から風を受けて圧流されたと思った。</p> <p>船長Aは、本件養殖施設を損傷させたことで、パニック状態になり、本事故当時のことをはっきりと思い出せなかった。</p> <p>船長Aは、約21年間引船の乗船経験があり、約10年の船長経験があった。</p> <p>本船がB船のえい航作業にあたる際、荷主から受領した書類には、航行の安全について、次のとおり記載されていた。（抜粋）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 気象、海象の情報を収集し、悪化の兆しがある時（波高2.0m以上、風速10m/s以上、視界2,000m以下が予想される場合）は前広に避難、その他適切な処置をとること。 ② 航路途中の避難港を設定し、次の避難港までの天候を調査して①の海象条件内にあることを確認した上で航海を継続すること。 ③ 出入港、橋桁下、狭水道通過時等、船舶が輻輳し、危険が予想される海域では、曳航能力と海潮流の関係に留意し、潮流のたるみ、昼間に航行すること。
<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・海象等の関与</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A あり、B あり</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船引船列は、鬼崎漁港西北西方沖において、右舷機を前進にかけ、左舷機を中立として北北東進中、北西風に圧流されたことから、本件養殖施設に進入し、本件養殖施設が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船に積載された船体ブロック3個の影響により、A船引船列の船首が回頭してA船の左舷方から風を受けるようになっていたことに気付かず、また、GPSプロッターなどで船位の確認を行っていなかったことから、本件養殖施設に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が鬼崎漁港西北西方沖において、右舷機を前進にかけ、左舷機を中立として北北東進中、北西風に圧流されたため、本件養殖施設に進入し、本件養殖施設が損傷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"> ・ 養殖施設の近くを航行する際には、GPSプロッターなどを使用して船位の確認を確実に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

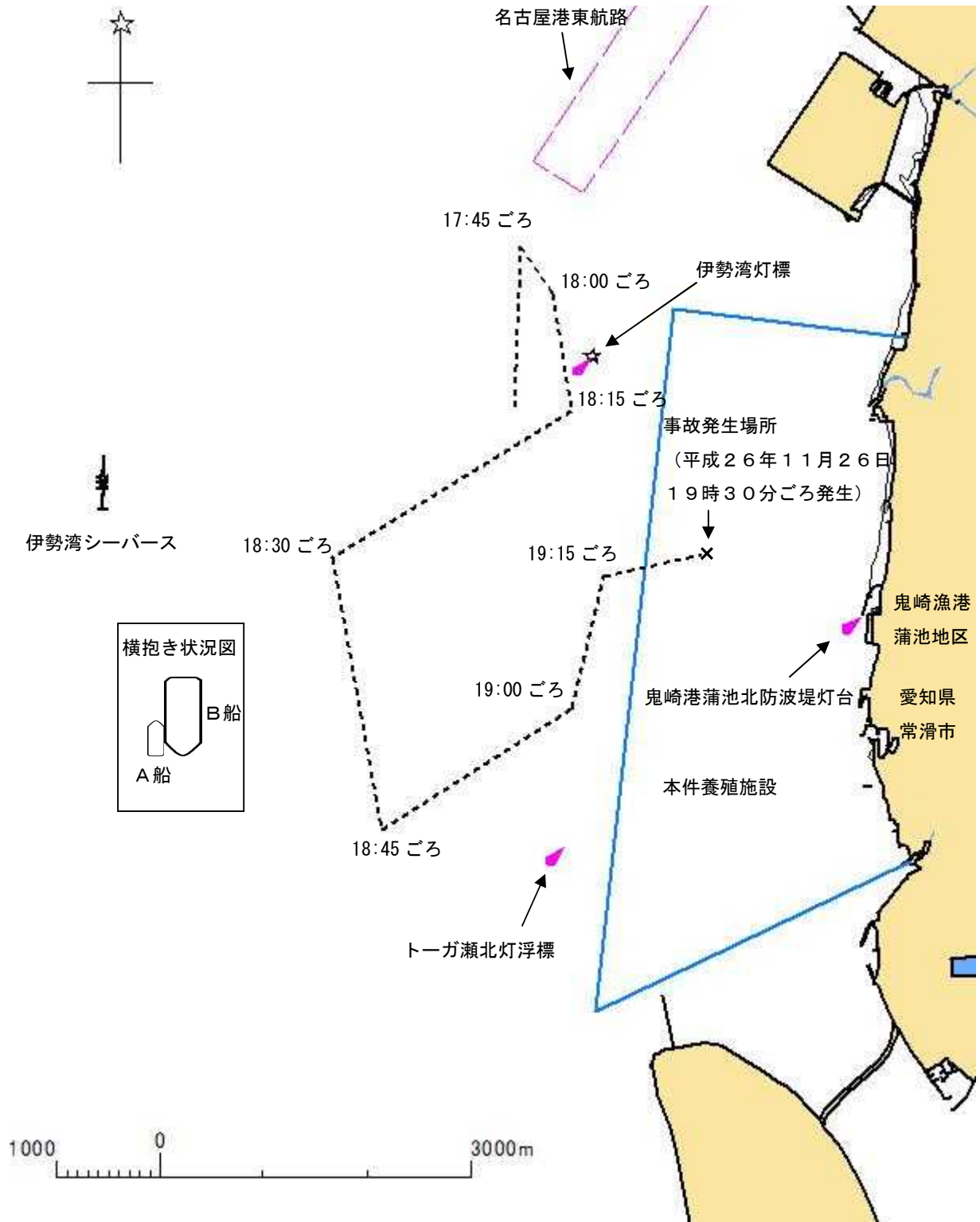




写真1 A船



写真2 B船



写真3 本件養殖施設に乗り入れたA船
引船列

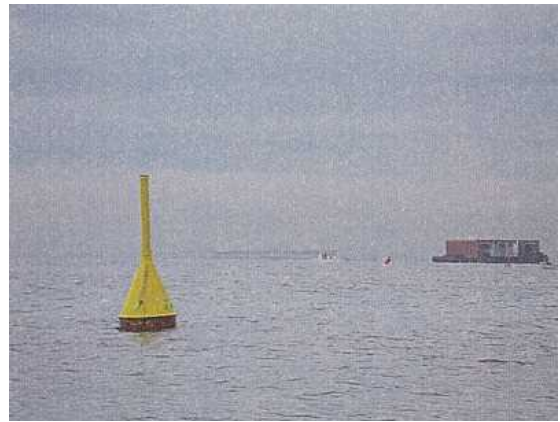


写真4 損傷した標識灯