

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015広第14号
事故等種類	灯標損傷
発生日時	平成26年7月1日 13時52分ごろ
発生場所	福山港 鴻石灯標 <small>こうのいし</small> から真方位040°3,100m付近 (概位 北緯34°23.30′ 東経133°26.86′)
事故等調査の経過	平成27年2月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	貨物船 <small>グランド ヴェンチャー</small> GRAND VENTURE (パナマ共和国籍)、104,725トン 9346342 (IMO番号)、ASIAN CRUISER S.A.
乗組員等に関する情報	船長（クロアチア共和国籍）、免状不詳 水先人、内海水先区1級水先人水先免状
死傷者等	なし
損傷	本船 不詳 灯標 防護枠に曲損等
事故等の経過	本船は、水先人が水先を行い、福山港に向け、同港の鴻石灯標北東方沖を約8ノットの対地速力で北東進した。 水先人は、福山港第1号灯標（以下「第1号灯標」という。）と福山港第2号灯標（以下「第2号灯標」という。）の南方沖に設置された刺し網用のボンデンを左舵一杯を取りながら左舷方に見て通過し、同ボンデンの北北東方約0.5海里にある第2号灯標を右舷方に見て通過する予定で福山港の掘下げ済み水路（水深16m）の入口付近を北東進した。 水先人は、左舵一杯を取り、タグボート2隻に本船の右舷船首及び左舷船尾を押しさせながら左回頭を続けたが、第2号灯標に接近するので、舵中央として機関を全速力後進としたものの、平成26年7月1日13時52分ごろ、本船の右舷船首が第2号灯標に衝突した。 水先人は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 高潮時、潮高 294cm
その他の事項	本事故時、本船の喫水は船首尾共に約16mであった。 水先人は、福山港の港界付近から掘下げ済み水路に沿って北進する予定でいたが、先導するタグボートの乗組員から、第1号灯標と第2号灯標の南方沖には刺し網用のボンデンがあり、刺し網は第1号灯標の方から南方へ延びてきているので、ボンデンの南方を航行した方が

	<p>安全であるとの情報を受けていた。</p> <p>水先人は、本事故発生後、浅水影響で舵効が低下することは知っていたので、もっと早めに左回頭を始めればよかったと思った。</p> <p>海上保安庁発行の「瀬戸内海水路誌」によれば、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福山港の本航路は、水深約16mの掘下げ航路であるので、航路を外れるとすぐに浅くなる。
<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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、福山港の掘下げ済み水路の入口付近を北東進しながら入航中、水先人が、第2号灯標を右舷方に見て通過する予定で左舵一杯をとって左回頭する際、刺し網用のボンデンの南側を通過しようと思ひ、左回頭を始める時機が遅れたことから、第2号灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、浅水影響で、舵力が低下した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、福山港の掘下げ済み水路の入口付近を北東進しながら入航中、水先人が、第2号灯標を右舷方に見て通過する予定で左舵一杯をとって左回頭する際、刺し網用のボンデンの南側を通過しようと思ひ、左回頭を始める時機が遅れたため、第2号灯標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"> ・喫水の深い船舶で掘下げ済み水路に入航する場合は、漁船の操業状況なども考慮に入れて余裕を持った操船計画をあらかじめ立案し、入航操船を行うこと。