

船舶事故調査報告書

平成31年1月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突（かき筏） |
| 発生日時 | 平成30年8月7日 20時50分ごろ |
| 発生場所 | 広島県広島港第1区 広島大橋橋梁灯（C1灯）から真方位257° 570m付近 （概位 北緯34° 20.9′ 東経132° 29.5′） |
| 事故の概要 | 油タンカー第八光潤丸は、北進中、かき筏に衝突した。 第八光潤丸は、船首船底部に擦過傷を生じ、かき筏は、3台に破損を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年8月17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。 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 | 油タンカー 第八光潤丸、170トン 141729、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社三洋海運商会 33.02 (Lr) m×7.60m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成24年6月6日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月1日 免状交付年月日 平成29年7月12日 免状有効期間満了日 平成34年7月31日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 船首船底部に擦過傷 かき筏 3台に破損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか2人が乗り組み、平成30年8月7日13時55分ごろ広島港第1区に向けて福山港を出港した。 船長は、20時30分ごろ、広島港への入港操船に当たる目的で昇橋し、前直の航海士から引継ぎを受け、ヘッドアップで1.5海里 |

| | |
|---|---|
| | <p>(M) レンジとしてレーダー及びGPSプロッターを作動させ、機関長を機関室配置につかせ、自らが単独で船橋当直についた。</p> <p>本船は、広島港第1区の金輪島東方の水路（以下「本件水路」という。）に入り、000°の針路（真方位、以下同じ。）、約8ノットの対地速力で手動操舵により航行した。</p> <p>船長は、右舷船首方に点滅する簡易標識灯（以下「本件点滅灯」という。）が見えたので、20時48分ごろ針路を003°とし、本件点滅灯が、転針目標の簡易標識灯（以下「目標点滅灯」という。）であると思い、北進を続けた。</p> <p>船長は、本件点滅灯が右舷正横となったので、右舵15°をとって右転し、北東進を開始して間もなく、目前にかき筏（以下「本件かき筏」という。）があることを認め、直ちに主機を停止、続けて後進として左舵一杯としたが、20時50分ごろ本船が本件かき筏に衝突したことを知った。</p> <p>本船は、船長が、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行い、主機を後進として本件かき筏から離れ、自力で航行して広島港第1区の岸壁に着いた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、本事故当時、潤滑油約90tを積載していた。</p> <p>漁業協同組合担当者によれば、目標点滅灯は、本件水路北部に設置されたかき養殖施設の北西端を示しており、本事故当時、消灯中であった。</p> <p>船長は、ふだん、昼夜を問わず本件水路を幾度も行き来しており、レーダー及びGPSプロッターを作動させていたものの、本件水路を北進した後、右転する際、専ら目標点滅灯を転針目標にしていた。</p> <p>船長は、これまで本件水路を北進する際、点滅する標識灯が時折移設され灯火1個しか見えないことがあり、本事故当時、周囲の街明かりとの位置関係を見て、本件点滅灯を目標点滅灯と思い込んだと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件点滅灯及び目標点滅灯間の距離が約350mであり、また灯質が同じであり、目視では識別ができず、転針予定場所を特定することが困難であったので、レーダー等を使用した船位の確認を行って転針予定場所に達したことを確認すべきであったと本事故後に思った。</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>なし</p> <p>本船は、広島港第1区の本件水路を手動操舵で北進中、船長が、本件点滅灯を目標点滅灯であると思い込み、レーダー等を使用した船位</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>の確認を行っていなかったことから、転針予定場所の手前で右転し、本件かき筏に向かうこととなり、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、点滅する標識灯が時折移設されて灯火1個しか見えないことがあり、周囲の街明かりとの位置関係を見て、本件点滅灯を目標点滅灯と思い込んだものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、広島港第1区の本件水路を手動操舵で北進中、船長が、本件点滅灯を目標点滅灯と思い込み、レーダー等を使用した船位の確認を行っていなかったため、転針予定場所の手前で右転し、本件かき筏に向かうこととなり、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>船長は、次の再発防止策をとることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レーダーを使用し、転針予定場所を確認する。 ・予断を持たずに入航操船に当たる。 <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"> ・慣れた海域を航行する際においても、予断を持たず、レーダー等を使用して船位の確認を確実に行うこと。 ・灯台表に記載のない航路標識を転針目標として使用しないことが望ましい。 |

付図1 事故発生経過概略図

