

船舶事故調査報告書

令和3年4月7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	令和元年11月7日 18時25分ごろ
発生場所	広島県廿日市市大野瀬戸 地御前港西防波堤灯台から真方位189°1.6海里（M）付近 （概位 北緯34°18.7 東経132°19.1）
事故の概要	旅客船すてらは、西南西進中、かき筏に衝突した。 すてらは、右舷側プロペラ翼の曲損等を生じ、また、かき筏は木材の折損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月14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	旅客船 すてら、14トン 290-64617広島、株式会社アクアネット広島（A社） 17.00m（Lr）×4.08m×1.30m、FRP ディーゼル機関2基、合計508kW、平成28年8月
乗組員等に関する情報	船長 51歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成29年6月26日 免許証交付日 平成29年6月26日 （令和4年6月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷側プロペラ翼の曲損、船底外板の擦過傷等 かき筏 かき筏2基の筏を構成する木材の折損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約297cm（岩国） 日没時刻：17時12分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、回航の目的で、船長が操縦席の椅子に腰を掛け、甲板員が船長の後方に立ち、令和元年11月7日17時35分ごろ、大野瀬戸の大野棧橋に向け、広島県広島市の元安棧橋を出航した。 本船は、広島港及び廿日市市南方を南西進してかき筏が設置してある大野瀬戸に至り、18時23分ごろ大野棧橋に向けて約18ノット

	<p>の対地速力で手動操舵によって西南西進した。</p> <p>船長は、18時24分ごろ前路に操業漁船及び漁具の灯火が見えたので、同漁船及び漁具を避けるために、右舵を取って同じ速力のまま西進したところ、本船が、18時25分ごろ廿日市市厳島聖崎西方のかき筏（以下「本件かき筏」という。）に衝突し、乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故後、A社に連絡し、19時45分ごろA社から海上保安庁に通報し、8日16時00分ごろサルベージ会社により本船が引き降ろされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（船首方より撮影） 写真2 操舵室の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約3年前A社に入社し、約1年8ヶ月船長を経験しており、この海域を毎日航行していたので、本件かき筏の存在を知っていた。</p> <p>船長は、本件かき筏の南東端の簡易標識の灯火には気付いたが、南西端の簡易標識の灯火には気付かず、本件かき筏まではまだ距離があり、右舵を取って航行すれば船首方の操業漁船及び漁具を避けることができると思った。</p> <p>船長は、GPSプロッターを拡大表示にしていれば、本件かき筏の設置状況を確認できたが、拡大表示にしていなかったため、本件かき筏の状況が把握できず、また、レーダーの調整がうまく出来なかったため、本事故当時、目視のみで周囲を見ながら航行していた。</p> <p>運航管理者やA社の他の一部の船長は、本船のレーダーを調整して、大野瀬戸のかき筏の設置状況を把握することができた。</p> <p>船長は、船首方に操業漁船及び漁具を視認した際、減速して、GPSプロッターで周囲の状況を十分に確認してから、避航動作を取れば良か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、大野瀬戸を西南西進中、船長が船首方に操業漁船及び漁具を視認して避けようとした際、右舷前方の本件かき筏まではまだ距離があると思い、右舵を取って避けようとしたことから、本件かき筏に向かうこととなり、衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件かき筏まではまだ距離があると思ったのは、目視のみで見張りを行っていたことによるものと考えられる。</p> <p>船長は、船首方に操業漁船を視認した際、減速し、拡大表示したGPSプロッターでかき筏の設置状況を確認していれば、本事故の発生を防ぐことができた可能性があると考えられる。</p> <p>船長がレーダーの操作に習熟していなかったことは、本事故の発生</p>

	に・関与したものと考・えられる。
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大野瀬戸を西南西進中、船長が船首方に操業漁船及び漁具を視認して避けようとした際、右舷前方の本にかき筏まではまだ距離があると思ひ、右舵を取って避けようとしたため、本にかき筏に向かうこととなり、衝突したものと考・えられる。</p>
再発防止策	<p>船舶所有者は、本事故後、レーダーの取扱い及び広島県の漁具についての安全講習会を開催した。</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"> ・船長は、かき筏の付近を航行する場合、速力を減じ、目視のみに頼らず、GPSプロッターを拡大表示にしたり、レーダーで自船の位置及び周囲の状況を確認すること。 ・船長は、レーダーの操作に習熟しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

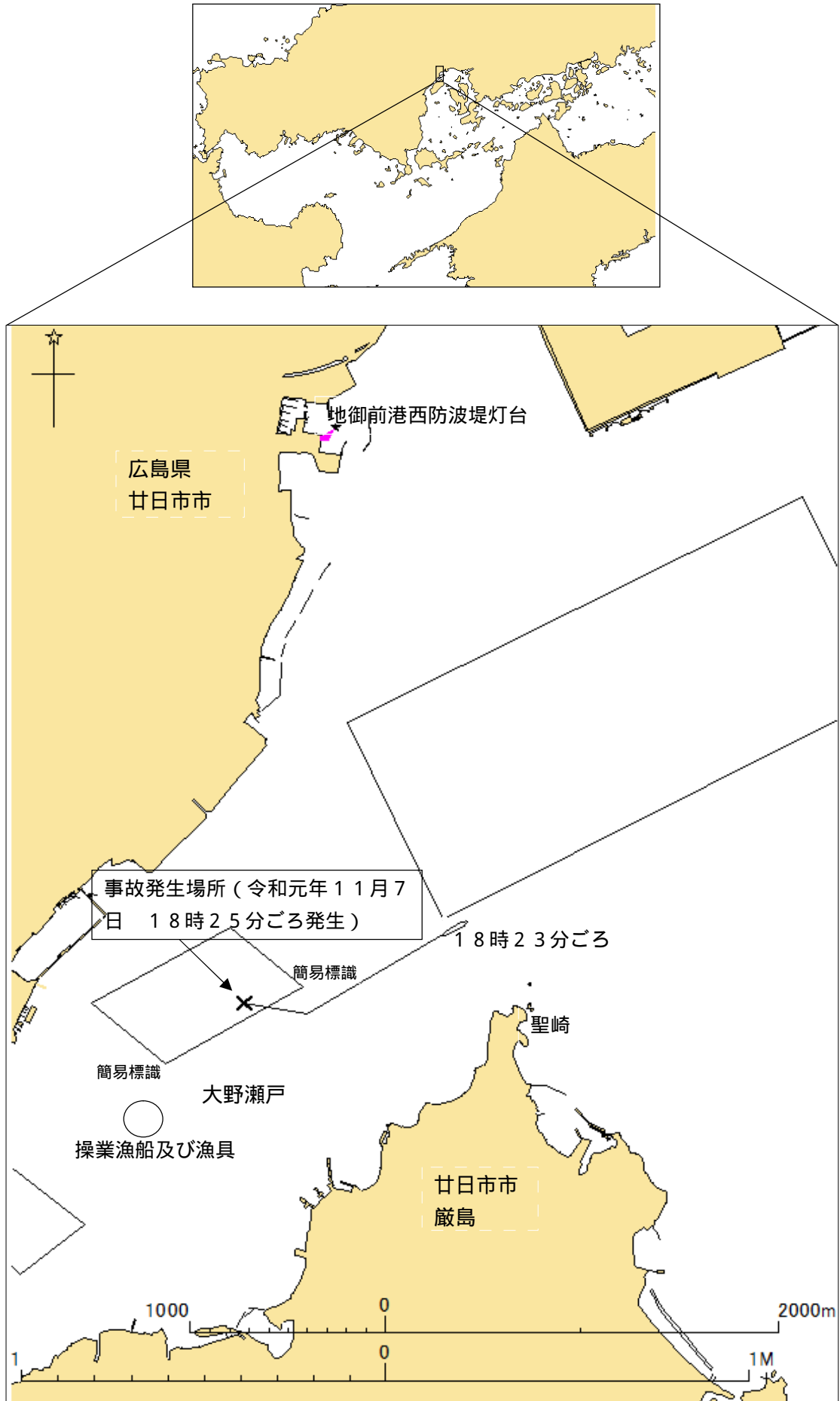


写真1 本船（船首方より撮影）



写真2 操舵室の状況

