

## 船舶事故調査報告書

令和2年11月4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
発生日時	令和2年5月7日 06時50分ごろ
発生場所	広島県大崎上島町大崎上島塚崎西方沖 <small>おおさきかみしま</small> 津久賀島北方灯標から真方位190° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.5′ 東経132° 49.9′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船興竜丸は、北北東進中、また、プレジャーボート天翔は、西南西進中、両船が衝突した。 <small>こうりゅう</small> 興竜丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、天翔は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	令和2年5月12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。
<b>事実情報</b> 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 液体化学薬品ばら積船 興竜丸、198トン 141620、玄海汽船株式会社（船舶所有者）、木村海運株式会社（船舶借入人、A社）、株式会社辰巳商会（運航者、B社） 44.03m×8.20m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成23年12月9日 B プレジャーボート 天翔、5トン未満 273-8171広島、株式会社フルーツセンター文田 6.71m（Lr）×1.80m×0.60m、FRP ディーゼル機関、81.65kW、平成7年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成27年12月15日 免状交付年月日 令和2年3月13日 免状有効期間満了日 令和7年3月12日 B 船長B 男性 74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49年11月6日 免許証交付日 令和2年1月31日 （令和7年5月19日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約3.1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、濃硫酸約250tを積載し、令和2年5月6日10時40分ごろ山口県宇部港を出港し、兵庫県東播磨港へ向け航行し、塚崎南西方沖で仮泊した後、7日06時40分ごろ抜錨して航行を再開した。</p> <p>A船は、1.5Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを起動し、船長Aが単独で操縦スタンドの前に立って操船に当たり、船首を大崎上島町津久賀島西方沖へ向け、約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により北北東進していた。</p> <p>船長Aは、塚崎北方沖で漂泊中の釣り船を認めた後、06時45分ごろ右舷船首方1M付近にB船を視認し、B船がA船の船首方を左方に向かって通過していくと思った。</p> <p>A船は、船長Aが、06時49分ごろ、このままの状態に進むとB船とのCPA(最接近距離)が約0.2Mとなるので近いと感じ、B船の船尾方を十分な距離を隔てて通過しようと思い、右舵約10°を取って針路をB船の船尾付近に向けて航行していたところ、B船が急に左転して、A船の方に向かってきたので、急いで左舵約20°を取ったものの、06時50分ごろA船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、主機を後進運転として停船し、B船がA船に寄せてくるのを待ち、携帯電話でA社に、及び船舶電話でB社にそれぞれ本事故発生 の報告をした後、海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、05時30分ごろ大崎上島町大西港を出港し、津久賀島及び同町尾辺ヶ鼻周辺の釣り場で釣りを行った後、塚崎西方沖の釣りポイントへ向かって航行を開始した。</p> <p>船長Bは、操縦区画に置いた椅子に腰を掛け、船首を塚崎北方沖へ向け、約15knの速力で、手動操舵により西南西進中、06時47分～48分ごろ左舷船首方にA船を視認した。</p> <p>船長Bは、塚崎北方沖に至った頃、漂泊中の釣り船に釣果を聞いた後、舵輪の左側を左手で握り、身体を左方に捻った姿勢で、顔を船尾方に向けて塚崎北方沖と大崎上島町大相賀島北岸との線上を航行していることを確かめつつ、左舷方の大崎上島の権現山裾の陸岸付近の見通し線が交わる付近にある釣りポイントを確認しながら航行を続けた。(図1参照)</p>

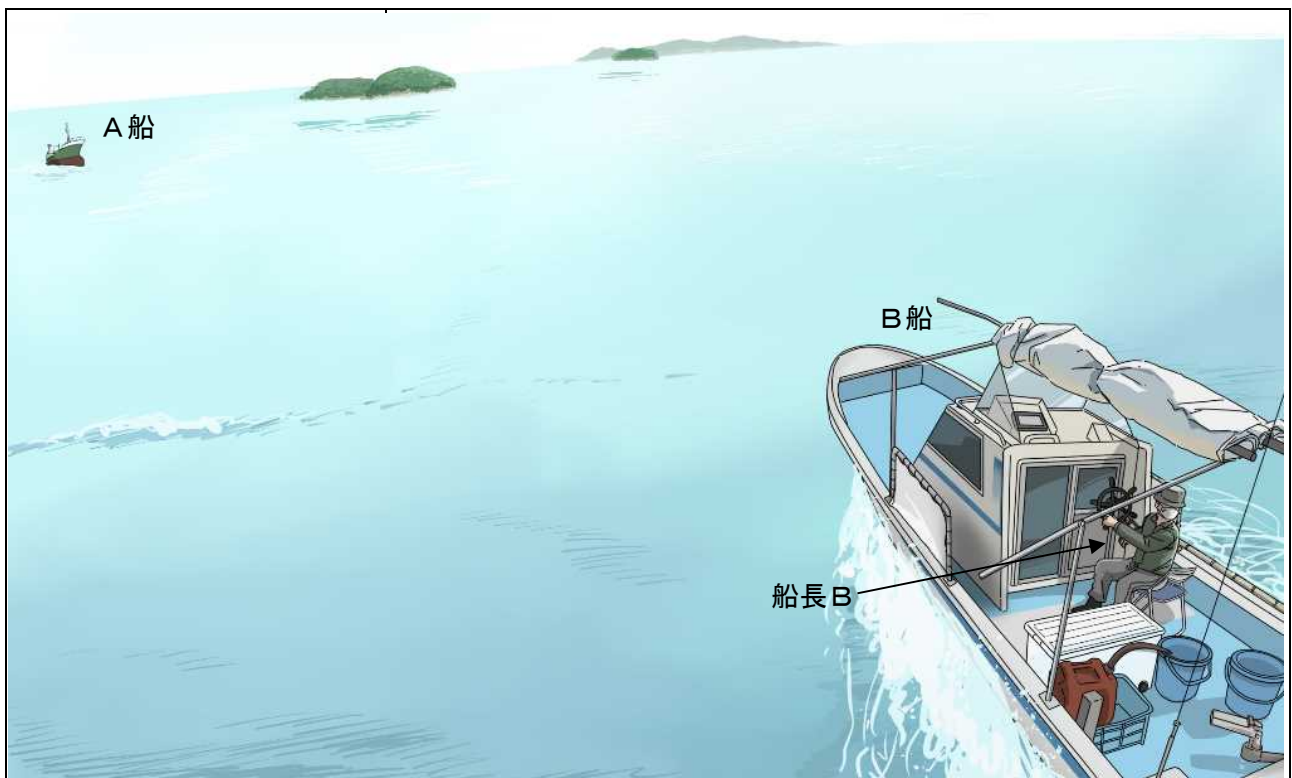


図1 舵輪の左側を左手で握り、身体を左方に捻った姿勢で操船している船長B（イメージ）

	<p>B船は、船長Bが、衝突の約2～3秒前、船首方至近にA船を認め、クラッチを後進の位置に入れたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、A船に横付けして海上保安庁の巡視艇の到着を待ち、広島県竹原市の鉄工所まで自力で航行した。</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>A船は、エア－ホーンを装備し、汽笛のスイッチが操舵スタンドの船長Aの手が届くところにあって、いつでも鳴らせる状態であった。</p> <p>船長Aは、B船が急に左転して、A船の方に向かってきた際、左舵を取って衝突を回避することに意識が向き、汽笛を鳴らす時機を失ってしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、針路をB船の船尾付近に向けた際、汽笛による操船信号を、また、B船が左転してA船の方に向かってきた際、警告信号をそれぞれ行っていればB船がA船に気付いて衝突を回避できたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、このままの状態が進むとB船とのCPAが約0.2Mとなるので近いと感じた際、もっと大きく舵を切り、減速していればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、釣りの経験が50年以上あったものの、塚崎西方沖の釣りポイントに出掛けるのは約10年ぶりであった。</p> <p>船長Bは、漂泊中の釣り船に釣果を聞いているうちに、A船に対する意識が薄れ、A船の存在を失念したまま釣りポイントを確認することに意識が向いていたと本事故後に思った。</p>

	<p>船長Bは、身体を左方に捻った無理な姿勢で、左舷方及び船尾方を交互に見ていたため、気付かないうちに舵が左方に取りられたかもしれないと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、塚崎西方沖を北北東進中、船長Aが、B船とのCPAが約0.2Mとなるので近いと感じ、B船の船尾方を通過しようと思って右舵約10°を取り、針路をB船の船尾付近に向けた状態で航行中、B船が急に左転して、A船の方に向かってきたことから、急いで左舵約20°を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、B船が左転してA船の方に向かってきた際、左舵を取って衝突を回避することに意識が向いたことから、汽笛による警告信号を行う時機を失したものと考えられる。</p> <p>B船は、塚崎西方沖を西南西進中、船長Bが、釣りポイントを確認しようと思い、舵輪の左側を左手で握り、身体を左方に捻った無理な姿勢で、左舷方及び船尾方を交互に見ながら航行中、舵が左方に取りられて左転したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷船首方にA船を視認していたものの、漂泊中の釣り船に釣果を聞いているうちに、A船に対する意識が薄れたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、塚崎西方沖において、A船が北北東進中、B船が西南西進中で両船の針路が交差する中、船長Aが、B船の船尾方を通過しようと思って右舵約10°を取り、針路をB船の船尾付近に向けた状態で航行中、また、船長Bが、身体を左方に捻った無理な姿勢で、左舷方及び船尾方を交互に見ながら航行中、B船の舵が左方に取りられて左転したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・操船者は、意図しない転針が行われないよう無理な姿勢をとらないこと。</li> <li>・操船者は、継続した見張りを適切に行うこと。</li> <li>・船橋当直者は、操船意図若しくは動作を理解できない船舶に対し、警告信号（音響）を躊躇せずに行うこと。</li> <li>・船橋当直者は、船舶を避ける際、できる限り早期に、かつ、大幅に動作を取って十分に遠ざかって航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

