

船舶事故調査報告書

令和2年11月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年7月2日 13時29分ごろ
発生場所	広島県江田島市長島東方沖 伝太郎鼻灯台から真方位321° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 07.9′ 東経132° 25.5′）
事故の概要	引船第三豪丸は、かき筏をえい航して北進中、また、プレジャーボートKOJIMA HOLDINGSは、錨泊中、かき筏がKOJIMA HOLDINGSに衝突した。
事故調査の経過	令和2年7月7日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 第三豪丸、17.92トン 270-18946 広島、個人所有 B プレジャーボート KOJIMA HOLDINGS、6.1トン 270-48292 広島、小島建興株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部両舷外板に擦過傷、アンカーロープに切損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約3.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮流 微弱な西流
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、かき筏11台をえい航して約650mの引船列を構成し、約5km/hの対地速力で自動操舵により北進していた。 A船は、錨泊中のB船の左舷側を約50m離して通過していたところ、えい航していたかき筏が風潮流によって圧流され、弓なりの状態となって徐々に左方に寄せられ、6台目のかき筏の左側前部がB船の船首部から繰り出されていたアンカーロープに引っ掛かった後にB船の船首部と衝突した。 船長Aは、ふだんから0.5Mレンジに設定したレーダーと目視により、後方の状況を確認しながらかき筏がまっすぐの状態を保つように意識していた。 船長Aは、これまでえい航していたかき筏が他船に接近した際、他船の方が移動して避けてくれており、本事故時、ふだんと同じ距離を隔ててB船の左舷側を通過していたので、かき筏がB船に接近したとしてもB船が避けてくれると思っていた。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人5人を乗せ、船首を南方に向け、錨索を約60m繰り出して錨泊し、乗船者全員で釣りを行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷側を約50m離して通過していくA船引船列を認めたが、ふだん見掛ける引船列と同じくらいの距離を隔てて通過して行くと思い、釣りを続けていたところ、A船がえい航しているかき筏が弓なりの状態となり、かき筏が徐々にB船に寄ってくるのを認めて危険を感じ、主機を微速力後進としたものの、アンカーが岩に引っ掛かり、僅かに後進して停止した。</p> <p>B船は、船長Bが、岩に引っ掛かったアンカーを外そうとして前後進を繰り返していたところ、A船引船列のかき筏と衝突した。</p> <p>船長Bは、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、北進中、船長Aが、これまでえい航しているかき筏が他船に接近した際、他船の方が移動して避けてくれており、かき筏がB船に接近したとしてもB船が避けてくれると思い、えい航しているかき筏が風潮流によって圧流されて弓なりの状態となったまま航行を続けたことから、6台目のかき筏がB船のアンカーロープに引っ掛かった後にB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中、船長Bが、A船がえい航しているかき筏が弓なりの状態となり、かき筏が徐々にB船の方に寄ってくるのを認めて危険を感じ、主機を微速力後進としたものの、アンカーが岩に引っ掛かって停止し、岩に引っ掛かったアンカーを外そうとして前後進を繰り返していたところ、かき筏と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Aが、えい航していたかき筏がB船に接近した際、B船が移動して避けてくれると思い、えい航していたかき筏が風潮流によって圧流されて弓なりの状態となったまま航行を続けたため、6台目のかき筏がB船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、かき筏をえい航して航行する場合、僅かな風潮流の影響でも圧流されることがあるので、他船に避航を期待せず、他船との通過距離を十分にとって航行すること。 ・船長は、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくとともに衝突の危険を感じた際、注意喚起を行うこと。