

## 船舶事故調査報告書

令和3年2月10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	乗揚
発生日時	令和2年8月26日 19時45分ごろ
発生場所	広島県呉市三角島長崎鼻西方沖 <small>とよ</small> 豊島港小野浦防波堤灯台から真方位016° 1,380m付近 （概位 北緯34° 11.2′ 東経132° 48.3′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船 <small>まげん</small> 紀元丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。 紀元丸は、船首船底部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月31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	液体化学薬品ばら積船 紀元丸、198トン 143224、有限会社四阪海運（船舶所有者）、青野海運株式会社（運航者、A社） 44.00m×8.20m×3.50m、鋼 ディーゼル機関、590kW、平成30年3月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成14年3月28日 免状交付年月日 平成29年2月6日 免状有効期間満了日 令和4年3月27日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風速 約2.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約195cm（呉） 日没時刻：18時42分ごろ、常用薄明終了時刻：19時08分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、空船で、令和2年8月26日10時00分ごろ広島県大崎上島町 <small>かみしま</small> 契島 <small>ちぎり</small> に向け、山口県山陽小野田市小野田港を出港した。 本船は、コースアップとしたGPSプロッター及びGPS情報が重畳表示されるレーダーを2海里レンジとしてそれぞれ起動し、船長が操舵スタンドの前に立って単独で操船に当たり、約9ノットの対地速

	<p>力で、手動操舵により呉市の豊島と大崎下島間の水路を北東進していた。</p> <p>船長は、19時41分ごろ大崎下島立花西方沖の変針点に至った頃、本船の船首方を左方に向けて操業しながら航行する漁船（以下「漁船A」という。）を認め、漁船Aの船尾方を通過しようと思い、ふだんよりも長崎鼻に近づく針路に向けて左舵を取った。</p> <p>本船は、長崎鼻西方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に向く針路となり、三角島南西方沖を同じ針路及び速力で航行を続け、19時45分ごろ本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機を中立運転とし、機関長と共に浸水の有無の確認等を行った後、携帯電話でA社に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>本船は、27日03時15分ごろA社が手配したタグボートによって引き出された後、ダイバーにより損傷箇所の調査が行われ、航行に支障がないと判断され、愛媛県新居浜市新居浜港に向けて航行を再開した。</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>本船の喫水は、船首約1.4m、船尾約2.8mであった。</p> <p>船長は、本件浅所の存在を知っており、漁船Aが本船の船首方を通過した後、左転して本件浅所を避けて航行しようと思っていた。</p> <p>船長は、漁船Aの速力が遅いと感じながら、漁船Aの動静を確認することに意識が向いていて、その間、GPSプロッター及びレーダーを見ていなかった。</p> <p>船長は、漁船Aの速力が遅いと感じた際、本件浅所から安全な距離を保って通過できるよう、本船の速力を減じ、又は停止すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、三角島南西方沖を航行中、船長が、本船の船首方を左方に向けて操業しながら航行する漁船Aを認め、漁船Aの船尾方を通過しようと思い、ふだんよりも長崎鼻に近づく針路に向け、本件浅所に向首したまま航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、漁船Aが本船の船首方を通過した後、左転して本件浅所を避けて航行しようと思っていたものの、漁船Aの動静を確認することに意識が向いていたことから、本件浅所に向首したまま航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長が、漁船Aの速力が遅いと感じた際、本件浅所から安全な距離</p>

	<p>を保持して通過できるように、本船の速力を減じ、又は停止しなかったことは本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が三角島南西方沖を航行中、船長が、本船の船首方を左方に向けて操業しながら航行する漁船Aを認め、漁船Aの船尾方を通過しようと思い、ふだんよりも長崎鼻に近づく針路に向け、本件浅所に向首したまま航行を続けたため、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・ 船橋当直者は、動静監視にのみ意識を向けず、GPSプロッター及びレーダーを活用して船位の確認を行いながら航行すること。</li> <li>・ 船橋当直者は、浅所のある狭い水道を航行中、視認した漁船等に意識を向け過ぎず、浅所から安全な距離を保持して通過できるように、速力を減じ、又は停止すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

