

船舶事故調査報告書

令和3年3月24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9月4日 06時30分ごろ
発生場所	広島県廿日市市可部島南方沖 大竹港小方一文字防波堤南灯台から真方位096°1.8海里付近 (概位 北緯34°13.8 東経132°16.0)
事故の概要	漁船栄福丸は、かき筏をえい航しながら東進中、また、プレジャーボート朝日丸は、南東進中、栄福丸のえい航索と朝日丸が衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月30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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 栄福丸、19トン HS2-3248（漁船登録番号） 有限会社寺正水産 第270-46657号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 朝日丸、5トン未満（長さ6.89m） 270-31549広島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B アウトドライブに亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：05時46分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、長さ約300mのえい航索でかき筏をえい航しながら、約1.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東進中、船長Aが、左舷船尾方にえい航索に向けて航行するB船を認め、汽笛を短音で5回程度吹鳴したものの、B船がえい航索上を乗り切った。 A船とかき筏は、共に形象物を掲げていなかった。 かき筏の長さは約23mで、海面上からの高さは約30cmであった。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、約23knの速力で手動操舵により南東進中、船長Bが、左舷船首方にA船を認め、その船尾方を問題なく通過できると思い、正船首方を見ながら航行していたところ、A船のえい航索上を乗り切った。 船長Bは、右舷船首方に存在したかき筏に気付かなかった。 船長Bは、A船の汽笛を聞かなかった。

<p>分析</p>	<p>A船は、かき筏をえい航しながら東進中、船長Aが、えい航していることを示す形象物を表示しないまま、かき筏をえい航して航行したことから、えい航索とB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、A船の船尾方を問題なく通過すると思い、正船首方を見ながら航行を続けたことから、右舷船首方のかき筏に気付かず、A船のえい航索と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船がかき筏をえい航しながら東進中、B船が南東進中、船長Aが、えい航していることを示す形象物を表示しないまま、かき筏をえい航して航行し、また、船長Bが、A船の船尾方を問題なく通過すると思い、正船首方を見ながら航行を続けたため、かき筏に気付かず、A船のえい航索とB船が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、物件をえい航する際、法定の形象物を表示すること。 ・ 船長は、視認しにくい物件であっても早期に発見できるよう、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。