

## 船舶事故調査報告書

令和4年2月9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3年7月19日 07時10分ごろ
発生場所	岡山県備前市曾島北方沖 日生港日生防波堤西灯台から真方位228°1,560m付近 (概位 北緯34°42.9′ 東経134°15.5′)
事故の概要	貨物船QI HANGは、西進中、また、漁船第八金比羅丸は、東北東進中、両船が衝突した。 第八金比羅丸は、船長が負傷し、船首部外板に圧壊を生じ、また、QI HANGは、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月20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	A 貨物船 QI HANG（シエラレオネ共和国籍）、1,999トン 8853776（IMO番号）、QI HANG SHIPPING CO., LIMITED （A社） 84.60m×13.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、736kW、1990年12月 B 漁船 第八金比羅丸、6.2トン OY2-645（漁船登録番号）、個人所有 12.42m（Lr）×3.33m×1.05m、FRP ディーゼル機関、209.6kW、平成10年7月30日 第271-32488号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 43歳 船長免状（総トン数3,000トン以上の船舶の船長、中華人民共和国政府発給） 交付年月日 2017年4月5日 （2022年4月5日まで有効） 締約国資格受有者承認証（シエラレオネ共和国発給） B 船長B 77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21日 免許証交付日 平成31年4月18日

	(令和6年11月19日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約4.2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流約1ノット(kn)
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか11人(中華人民共和国籍10人、バングラデシュ人民共和国籍1人)が乗り組み、マグネサイト約3,000tを積載し、令和3年7月19日06時30分ごろ備前市片上港<sup>かたがみ</sup>に向けて同市大多府島<sup>おおたぶ</sup>南方沖の錨地を出航した。</p> <p>船長Aは、航海士及び甲板手と共に船橋当直について操船指揮をとり、約6knの速力(対地速力、以下同じ。)で航行していた。</p> <p>船長Aは、片上港第5号灯浮標を左舷方に見て左転し、船首を西方に定めた頃、左舷船首方0.6海里(M)付近にB船を視認し、B船と安全な航過距離を保って通過できると思った。</p> <p>船長Aは、B船との航過距離を保ちながら航行中、衝突の約15～20秒前、B船との距離が約150～200mとなったとき、B船が左転してA船の前路に向かう進路となったのを認め、航海士に右舵5°を指示したものの、07時10分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A社に本事故発生連絡を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、通院の目的で、備前市日生港に向けて同市鴻島<sup>むら</sup>西岸の係留場所を出航した。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、曾島北西方沖に至った頃、進路方向に航行の支障となる他船がないことを確認し、船首を東北東方に向け、約10knの速力で手動操舵により航行していた。</p> <p>船長Bは、船首方の海面反射が眩しかったので、右舷方である曾島北方沖のかき養殖施設(以下「本件養殖施設」という。)を見ながら航行を続けていた。</p> <p>船長Bは、針路を日生港に向けようとして左転し、衝突の直前、船首方至近にA船を視認して右舵一杯としたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、右回頭しながら本件養殖施設内のかき筏に接触して止まった。</p> <p>本件養殖施設内で作業をしていた漁船(以下「本件漁船」という。)の船長は、本事故の発生に気付いて本件漁船をB船の近くに寄せ、船長Bがけがをしているのを認めて病院に運ぶことにした。</p> <p>船長Bは、本件漁船で日生港に運ばれる途中に、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に本事故発生連絡を行った。</p>

	<p>船長Bから連絡を受けた漁業協同組合の担当者は、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長Bは、日生港の着岸場所から備前市内の病院に歩いて行き、約1週間の加療を要する前額部挫創、外傷性頸部捻挫及び頭部打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船船首部の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船員として約13年の経験を有し、本事故発生場所付近の航行経験が複数回あり、これまでに操業している漁船が比較的多く、養殖施設が航路に比較的近い場所にあると感じていた。</p> <p>船長Aは、左舷船首方0.6M付近にB船を視認した際、B船との衝突の危険はないと判断し、B船に対して注意喚起信号を行うまでもないと思ったので、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>船長Bは、これまでに船首方の海面反射が眩しいと感じたことがあったものの、本事故時、サングラス等を用意していなかった。</p> <p>船長Bは、曾島北西方沖に至った頃、進路方向に航行の支障となる他船がないことを確認していたので、船首方に他船がないと思込み、衝突直前まで前方を見ていなかった。</p> <p>船長Bは、B船が左転を始めた頃、A船が音響信号を行ってくれていればA船の存在に気付き、本事故の発生を回避でき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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、曾島北方沖を西進中、船長Aが、左舷船首方に左舷対左舷の行き会い状態で接近するB船を視認した際、B船と安全な航過距離を保って通過できると思い、同じ針路及び速力で航行していたことから、至近距離でB船が左転し、A船の前路に向かう進路となったのを認め、右舵5°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は、左舷船首方にB船を視認した際、B船と安全な航過距離を保って通過できると判断していたことから、B船に対して注意喚起信号を行うまでもないと思い、汽笛を鳴らさなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、曾島北方沖を東北東進中、船長Bが、船首方に他船がないと思込み、右舷方の本件養殖施設を見ながら航行したことから、左舷対左舷の行き会い状態のA船の存在に気付かずA船の前路に向けて左転し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、曾島北西方沖に至った頃、進路方向に航行の支障となる他船がないことを確認していたことから、船首方が海面反射で眩し</p>

	<p>い中、船首方に他船はいないと思い込み、右舷方の本件養殖施設を見ながら航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、曾島北方沖において、A船が西進中、B船が東北東進中、両船が左舷対左舷の行き会い状態で接近する中、船長Aが、B船と安全な航過距離を保って通過できると思い、同じ針路及び速力で航行し、また、船長Bが、船首方に他船がいなく思い込み、右舷方の本件養殖施設を見ながら航行したため、A船の存在に気付かずA船の前路に向けて左転し、両船が衝突し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>・船長は、自船の存在に気付かずに、小型船が急に転針して接近してくる場合があるので、その船舶に対して注意喚起信号を行うなどして自船の存在を知らせること。</li> <li>・船長は、ふだんからサングラス等を用意しておき、海面反射が眩しいと感じた際、サングラスを掛けるなどして、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>



付図1 事故発生経過概略図

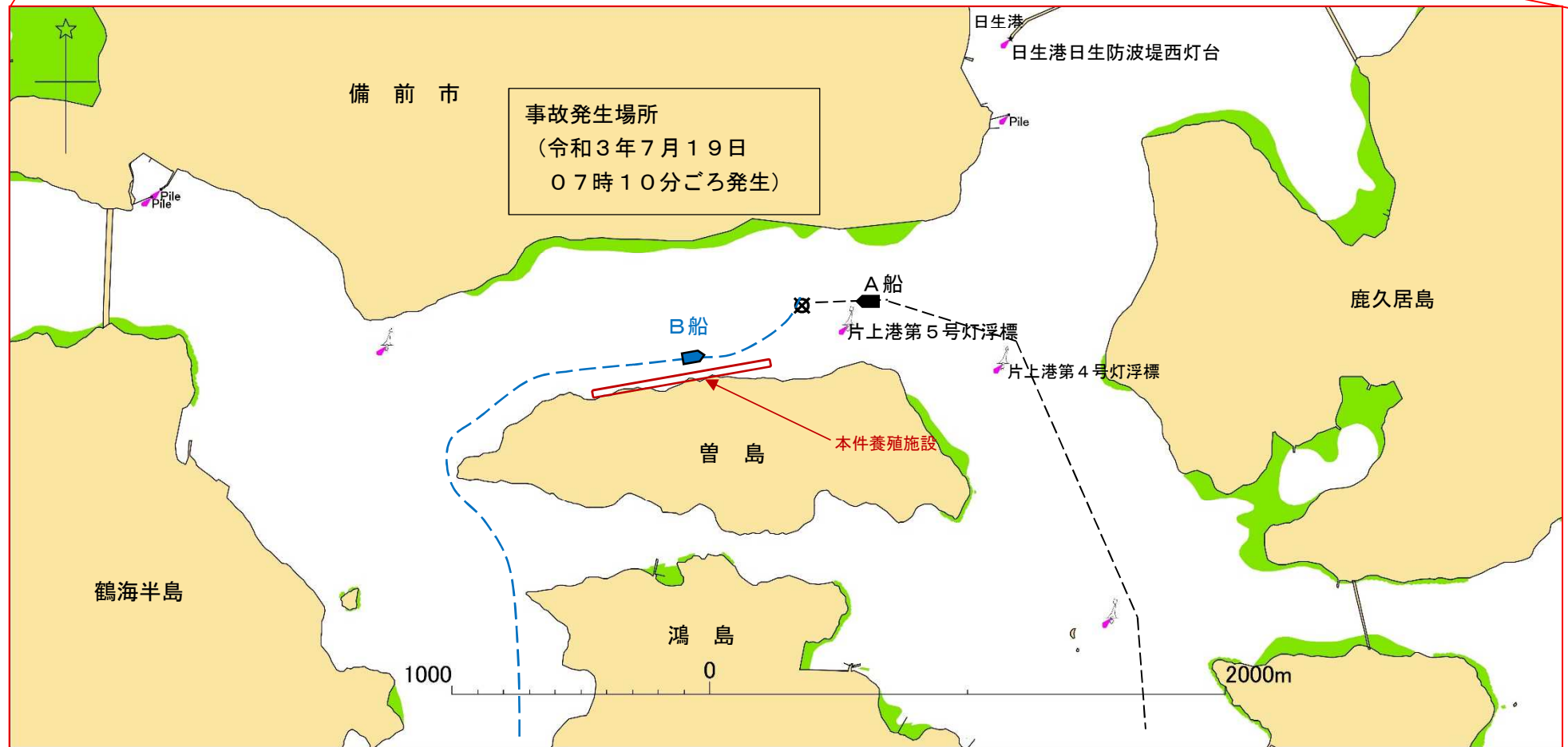


写真1 B船船首部の損傷状況



(船長B提供)