

船舶事故調査報告書

令和4年9月28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3年11月28日 06時16分ごろ
発生場所	香川県高松市大島北方沖 稲毛島灯台から真方位320° 2.4海里付近 (概位 北緯34° 26.4′ 東経134° 06.4′)
事故の概要	貨物船碧隆丸は、西北西進中、また、プレジャーボートES丸は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月13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 貨物船 碧隆丸、5,196トン 133174、JFE 物流株式会社、東洋海運株式会社 B プレジャーボート ES丸、4.0トン 270-48091岡山、株式会社エスココーポレーション
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、三級（航海） B 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか11人が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直につき、大島北方沖を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により西北西進した。 航海士Aは、右舷後方からA船を追い越して船首方を横切ろうとしているプレジャーボート（以下「C船」という。）に視線を向けていたところ、右舷船首方約200mにB船を視認した。 航海士Aは、右転してC船を避航するとB船に接近すると思い、探照灯をC船に1回照射したところ、C船がA船の船首方約80mを通過したのを視認した後、針路及び速力がそのままのB船を右舷船首方約150mに視認したがどうすることもできず、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、船長Bが操縦席に腰を掛けて、大島北方沖を約16knの速力で手動操舵により南進した。 船長Bは、右舷方からB船を追い越していった小型船（以下「D

	<p>船」という。)に視線を向け、左舷方から接近するA船に気付かないまま航行を続けていたところ、A船を左舷船首方至近に認め、直ちに主機を全速力後進とし、右舵を取ったものの両船が衝突した。</p>
分析	<p>A船は、西北西進中、航海士Aが、右舷後方からA船を追い越して船首方を横切ろうとしているC船に視線を向けて航行していたことから、右舷船首方のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、右舷方からB船を追い越していったD船に視線を向けて航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が西北西進中、B船が南進中、航海士Aが、右舷後方からA船を追い越して船首方を横切ろうとしているC船に視線を向けて航行を続け、また、船長Bが、右舷方からB船を追い越していったD船に視線を向けて航行を続けたため、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"> ・ 船橋当直者や操船者は、周囲に他船を認めた場合、特定の船舶の動静にのみ視線を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。