

船舶事故調査報告書

令和4年4月27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8月6日 16時43分ごろ
発生場所	広島県福山市阿伏兔瀬戸南東方沖 阿伏兔灯台から真方位131° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 21.2′ 東経133° 21.9′)
事故の概要	貨物船観音丸は、北東進中、また、引船第二鳳晴丸は、台船TK-1と引船列を構成して北西進中、観音丸とTK-1が衝突した。
事故調査の経過	令和3年10月4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 観音丸、199トン 141396、藤岡汽船有限会社 B 引船 第二鳳晴丸、19.63トン 270-41920広島、有限会社大鳳海運（B社） C 台船 TK-1、総トン数不詳（長さ49.8m） なし、宗田造船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海）（旧就業範囲） B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B なし
損傷	A 船首バルバスバウ先端部に凹損及び擦過傷 B なし C 左舷船首部外板に凹損及び破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、阿伏兔瀬戸の南東方沖を約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東進した。 船長Aは、立った姿勢で、船橋内左舷船首側に設置された海図台の上に置いたパソコンを操作しながら、溜まっていた事務処理を行うことに意識を向けて航行を続けていたところ、右舷方から接近するB船がC船をえい航した引船列（以下「B船引船列」という。）に気付かず、A船の船首部とC船の左舷船首部とが衝突した。 B船引船列は、船長Bほか1人が乗り組み、船長Bが船橋当直に当たり、阿伏兔瀬戸の南東方沖を約7knの速力で自動操舵により北西進していた。 B船引船列は、船長Bが、A船を左舷船首方に視認したが、A船

	<p>が、C船をえい航しているB船引船列の船尾方を通過してくれるもの と思い、同じ針路及び速力で航行中、A船とC船との衝突の危険を感じてサーチライトを照射したうえ汽笛を吹鳴したが、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、北東進中、船長Aが、パソコンを使って事務処理を行いながら航行を続けたことから、B船引船列に接近していることに気付かず、B船引船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、北西進中、船長Bが、A船を左舷船首方に認めた際、A船が、C船をえい航しているB船引船列の船尾方を通過してくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北東進中、B船が北西進中、船長Aが、パソコンを使って事務処理を行いながら航行を続け、また、船長Bが、A船を左舷船首方に認めた際、A船が、C船をえい航しているB船引船列の船尾方を通過してくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、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"> ・ 船長は、航行中は操船に専念し、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、他船の動向に注意を向け、レーダーなどを活用して方位、距離を確かめるなどして、継続した見張りを行うこと。