

船舶事故調査報告書

令和4年7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11月20日 08時10分ごろ
発生場所	広島県江田島市絵の島北東方沖 安芸絵ノ島灯台から真方位032° 1,570m付近 (概位 北緯34° 18.2′ 東経132° 22.3′)
事故の概要	引船兼作業船兼交通船第七金福丸は、養殖筏をえい航しながら西進中、また、遊漁船豊栄丸は、南南西進中、第七金福丸のえい航する養殖筏と豊栄丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月6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 引船兼作業船兼交通船 第七金福丸、10.0トン 291-38981広島、個人所有 B 遊漁船 豊栄丸、6.6トン HS2-3275（漁船登録番号）、個人所有 第270-47182号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 養殖筏の竹材に破損 B プロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、約20m四方のかき養殖筏（以下「本件筏」という。）を約250mのロープでえい航し、約1ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進中、船長Aが、右舷方に接近するB船を認めたので、A船と本件筏の間を通航しないようにB船に向けてしばらくサーチライトを照射した。 船長Aは、0.75マイルレンジ、ヘッドアップとしたレーダーでB船を監視していたところ、B船が本件筏付近に接近していたが、過去にほぼ同じ態勢で本件筏に接近してその後方を通航していった船舶と同様に航行するものと思い、見ていたところ、B船と本件筏とが衝突した。 船長Aは、A船と本件筏の間を横切る態勢で航行する船舶に対しては、えい航用のロープを切られないように、サーチライトの照射のほか、機関の回転数を操作して黒煙を出すなどしていたが、B船に対しては、本件筏の後方を航行するものと思い、行わなかった。

	<p>本件筏には、先端、中央及び末端に、約1m四方の赤旗を付けた高さ約2mの旗竿が立てられており、中央の旗竿の頂部に菱形の形象物が掲げられていた。</p> <p>A船は、エアホーンを搭載していなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客20人を乗せ、津久根島東方から南東方に設置されたかき養殖筏の間を通過した後、右舷船首方に視認していた絵の島北方沖の養殖筏群の東方を通航するように自動操舵の針路を設定し、約20knの速力で南南西進した。</p> <p>B船は、船首が浮上し、船長Bが、操舵室の左舷側に設置された椅子に腰を掛け、正船首右舷20°から左舷約10°の範囲に死角が生じた状態で、船首方に障害物がないと思い、航行を続けていたところ、船首方至近に本件筏を認め、機関を中立運転にしたものの、間に合わず、本件筏と衝突し、乗り揚げた。</p> <p>船長Bは、津久根島東方を通航し、自動操舵を設定するまでの間、付近の養殖筏を避航しながら進行方向の絵の島東方沖を見ていたものの、絵の島の北方沖から北東方沖に設置された養殖筏群を注視していたので、その東方のA船及び本件筏に気付かずに、死角を生じた後も、船首方に障害物がないと思い、航行を続けた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、本件筏をえい航しながら西進中、船長Aが接近するB船を認めた後、本件筏の後方を通航するものと思い、B船を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、本件筏とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船を認めた後、しばらくサーチライトを照射したものの、本件筏付近に接近していたことから、過去に同じ態勢でえい航中の筏に接近してから筏を避けた船と同様に、筏の存在に気付いていてその後方を通航するものと思い、B船を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、約20knの速力で自動操舵により南南西進中、船長Bが、船首方に死角を生じた状態で、船首方に障害物がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船首方至近に本件筏を認め、機関を中立運転にしたものの、間に合わず、本件筏と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、津久根島東方を通航し、自動操舵を設定するまでの間、付近の養殖筏を避航しながら進行方向の絵の島東方沖を見ていたものの、絵の島の北方沖から北東方沖に設置された養殖筏群を注視していたことから、その東方のA船及び本件筏に気付かず、船首方に障害物がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が、本件筏をえい航しながら西進中、B船が約20knの速力で自動操舵により南南西進中、船長Aが、接近するB船を認めた後、本件筏の後方を通航するものと思い、同じ針路及び速力で航</p>

	<p>行を続け、また、船長Bが、船首方に死角を生じた状態で、船首方に障害物がないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、本件筏とB船とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、筏などをえい航して航行し、当該筏に接近する船舶を認めた場合は、避けてくれると思わずに当該船舶が明確に針路を変えるまで、サーチライトの照射、エアホーンの吹鳴などの様々な手段により注意喚起を継続すること。</li><li>・ 船長は、航行中、船首方に死角を生じる場合は、船首を左右に振る、立ち位置を変えるなどして、死角を補う見張りを行うこと。</li></ul>