

船舶事故調査報告書

令和5年6月7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4年11月15日 04時38分ごろ
発生場所	愛媛県上島町百貫島北北東方沖 百貫島灯台から真方位025° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.2′ 東経133° 17.2′）
事故の概要	貨物船第二平成丸は、東北東進中から左回頭中、また、貨物船第一くろしおは、西進中から右回頭中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年11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 貨物船 第二平成丸、267トン 141231、有限会社金栄汽船 B 貨物船 第一くろしお、199トン 134716、株式会社六甲船舶
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 機関長A、五級（機関）（機関限定） 航海士A、六級（航海） B 船長B、四級（航海） 航海士B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首部に凹損及び擦過傷 B 船尾部外板に破口及び凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好、視程 約10M 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時43分ごろ
事故の経過	A船は、船長A、機関長A及び航海士Aほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、岡山県倉敷市水島港に向けて空船で自動操舵により約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進中、航海士Aが船橋当直についていた。 船長Aは、航海士Aの操船経験が短いので、何かあった場合すぐに操船を交替できるよう、航海士Aが当直中、船長Aまたは機関長Aが常に在橋するようにしていた。 機関長Aは、航海士Aと同じ頃昇橋して在橋していた。 航海士Aは、機関長Aが操舵室後部のソファで休憩している中、オートパイロットの前に立って見張りに当たり、周囲に他船の灯火を認めず、1.5Mレンジで表示したレーダーを起動させて百貫島北方

	<p>沖に定置網の漁具の映像がないことを確認した。</p> <p>航海士Aは、航行に支障がないと思い、レーダーをスタンバイ状態にして海図台で後方に向けて航海日誌の記入作業を行い、同じ針路及び速力で航行を続け、前方を見たところ、A船の右舷船首方約30～35°、約100mにB船の紅灯（左舷灯）及び白灯（マスト灯）2個を認めた。</p> <p>航海士Aは、衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて左舵一杯を取ったところ、B船の灯火が右回頭しているように見えたので、右舵一杯にしてすぐに機関長Aを呼んだ。</p> <p>機関長Aは、右回頭するB船の紅灯及び白灯（船尾灯）を視認して操船を交替し、とっさの判断で正面衝突を避けようと左舵一杯として、左回頭中、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したのを認めた。</p> <p>航海士Aは、見張りの位置から移動して周囲の見張りを行っていなかったため、ちょうど右舷船首方の窓枠が死角になってB船が隠れて見え、また、レーダーで百貫島北方沖の漁具の有無に注意を向けていたので、B船の映像に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか1人が乗り組み、広島県呉市呉港に向けて空船で自動操舵により約11knの速力で西進中、航海士Bが単独で船橋当直についていた。</p> <p>航海士Bは、6Mレンジでノースアップ表示として中心を画面の約1/4後方にしたレーダーで左舷船首方約30°、約8MにA船の映像を認め、白灯（マスト灯）2個及び緑灯（右舷灯）を視認し、A船が避航船であり、A船が避航すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>B船は、A船との距離が約0.5Mになり、航海士Bが、探照灯でA船に注意喚起を行ったが、A船が約0.25Mに接近しても避航しないので、やむを得ず右舵一杯に取ったものの、A船と衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、東北東進中、航海士Aが、航行に支障となる船がないと思い、海図台で後方に向けて航海日誌の記入作業を行い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が接近していることに気付くのが遅れ、左舵一杯に続いて右舵一杯を取り、機関長Aに操船を交替して機関長Aが左舵一杯に取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、見張りの位置を移動して周囲の見張りを行っていなかったこと、及びレーダーで百貫島北方沖の漁具の有無に注意を向けていたので、B船の映像を認めず、航行に支障となる船がないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、航海士Bが、左舷船首方にA船の映像及び灯火を</p>

	<p>認められた際、A船が避航船であり、A船が避航すると思われ、A船に注意喚起を行ったが、避航しないA船と約0.25Mに接近するまで同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舵一杯に取ったものの、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船が東北東進中、B船が西進中、航海士Aが、航行に支障となる船がないと思われ、海図台で後方を向いて航海日誌の記入作業を行い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、航海士Bが、A船が避航船であり、A船が避航すると思われ、A船に注意喚起を行ったが、避航しないA船と約0.25Mに接近するまで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"> ・当直航海士は、死角により他船を見落とさないよう見張りの位置を適宜移動して周囲の見張りを行うとともに、レーダーで漁具等のみ集中して注意を向け過ぎないように、他船の映像に注意しながらレーダーの監視を行うこと。 ・当直航海士は、他船が避航船であっても、同船が必ず避航すると思わず、早い時機に自ら避航動作を取り、同船と安全な距離を離して避航すること。