

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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5年12月29日 11時50分ごろ
発生場所	広島県広島市 <sup>にの</sup> 似島南西方沖 安渡島 <sup>あんどう</sup> 灯台から真方位019° 1,570m付近 (概位 北緯34° 17.4′ 東経132° 24.6′)
事故の概要	引船 <sup>かずえい</sup> 一栄丸は、かき筏をえい航して東進中、また、プレジャーボート <sup>いっこう</sup> 一幸丸は、南進中、一栄丸のえい航索と一幸丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月16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 一栄丸、9.7トン 第270-35935号（船舶検査済票の番号）、有限会社木 葉曳船 B プレジャーボート 一幸丸、5トン未満（長さ6.34m） 第260-32303号（船舶検査済票の番号）、有限会社サ ブマリーン
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A えい航索に擦過傷 B 推進器スィベルフォーク <sup>*1</sup> に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、長さ約200mのえい航索で長さ約25mのかき筏4台をえい航しながら、約0.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東進中、左舷船尾方にB船を認めた。 船長Aは、A船には、船橋の上部に黒色の球形（上方）ひし形（中央）、球形（下方）の形象物（操縦性能制限船）を掲げ、かき筏には、1～2mの高さに赤旗を設置し、えい航索に直径45cmのオレンジ色のブイを付けているので、B船がA船の船首方を通過するものと思った。 (図1 A船のかき筏えい航状況 参照)

\*1 スィベルフォーク 二つの接続点を持って互いに回転できる様にした接続部品



図1 A船のかき筏えい航状況

船長Aは、衝突する約1分前、B船の針路がえい航索に向いていたので、船橋の左舷側に出て、両手を振って合図を送ったが、A船のえい航索とB船が衝突した。

船長Aは、汽笛を鳴らしても機関音などで相手船には聞こえないものと思い、汽笛を鳴らしていなかった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、釣り場に向けて、約16knの速力で南進中、左舷船首方にA船を認めた。

船長Bは、A船の後方を航行すれば、A船の船尾方を無難に通過できると思い、同じ針路及び速力で航行中、B船とA船のえい航索とが衝突した。

船長Bは、船舶にえい航物件があることを示す形象物にもえい航中のかき筏にも気付いていなかった。

船長Bは、免許を取得してから数回目の航海で、かき筏をえい航している船舶をこれまでに見たことがなかった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、東進中、船長Aが、A船のえい航索に向かっているB船を認めたものの汽笛を吹鳴する等の注意喚起を適切に行わなかったことから、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、A船がかき筏をえい航していることを示す形象物等に気付かないまま、A船の船尾方を通過しようとしたことから、A船のえい航索と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が東進中、B船が南進中、船長Aが、A船のえい航索に向かっているB船を認めたものの汽笛を吹鳴する等の注意喚起を適切に行わなかったため、また、船長Bが、A船がかき筏をえい航していることを示す形象物等に気付かないまま、A船の船尾方を通過しようとしたため、A船のえい航索に気付かず、同えい航索とB船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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>

- ・ 船長は、えい航物件をえい航中であっても他船が避けてくれるものと思わず、接近する他船の動静を監視し、必要に応じて汽笛等を使用して注意喚起を行うこと。
- ・ 船長は、広島湾内は、かき養殖施設が多数存在し、かき筏の移動も年中行われていることも考慮し、低速力で航行中の引船を認められた際は、形象物を確認した上で、えい航物件の有無を十分に確認して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

