

## 船舶事故調査報告書

令和6年8月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（陸上施設）
発生日時	令和5年2月1日 17時05分ごろ
発生場所	広島県呉市倉橋島北北東岸（音戸ノ瀬戸） 音戸灯台から真方位180°530m付近 （概位 北緯34°11.7′ 東経132°32.2′）
事故の概要	貨物船福丸は、右回頭中、陸上施設に衝突した。
事故調査の経過	令和5年2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	貨物船 福丸、218トン
船舶番号、船舶所有者等	134517、株式会社六甲船舶（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに曲損及び擦過傷 陸上施設 コンクリート部に損壊等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 南南西流約0.2 ノット（kn）（乗組員の観測値） 日没時刻：17時39分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船で、愛媛県四国中央市三島川之江港を出港し、音戸ノ瀬戸を経由する予定で、呉市小用港に向かった。</p> <p>船長は、愛媛県今治市津島北方沖で、航海士から船橋当直を引き継いで単独で船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、音戸ノ瀬戸南口に向けて約10knの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により西進していた。</p> <p>船長は、ライブカメラで、反航船等本船の航行に支障となる船舶がないことを確認した後、針路を音戸ノ瀬戸中央部付近（以下「中央部」という。）に向けようとして手動操舵に切り替え、速力を約8knに減速し、右舵約10°を取った。</p> <p>船長は、本船が右回頭を始めたものの、想定したよりも大回りし、船首が中央部に向きそうにないので、操舵装置の切替スイッチの不調ではないかと考え、一旦、自動操舵に戻した。</p> <p>船長は、再び手動操舵に切り替えて右舵約10°を取ったが、本船は依然として想定したよりも大回りしながら航行を続け、倉橋島の陸上施設（以下「本件陸上施設」という。）が間近に迫って、主機を中立運転としたものの、本件陸上施設に衝突した。</p>

	<p>船長は、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行うとともに、A社に同旨の連絡を行った。</p> <p>本船は、自力で航行して音戸ノ瀬戸北口北西方沖に錨泊し、乗組員全員で船体各部の点検等を行った後、翌日、呉市呉港に入港した。</p> <p>船長は、令和5年1月24日から本船に乗船しており、音戸ノ瀬戸の通航経験は、他の船舶では幾度もあったものの、本船では本事故時が初めてであった。</p> <p>船長は、本船の旋回径がこれまでに経験した本船とほぼ同じ大きさの他船と同様であると思ひ、本船に乗船するに当たり、海上公試運転成績書等で操縦性能を確認しておらず、本件針路目標中央部に向けて右回頭を始めたが、想定したよりも大回りしたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、音戸ノ瀬戸南口付近で右舵を取った際、速力を十分に落としていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 バルバスバウの損傷状況参照)</p>
分析	<p>本船は、音戸ノ瀬戸南口に向けて西進中、船長が、針路を中央部に向けようとして、事前に速力を十分に落とすことなく、減速中に右舵約10°を取って右回頭させたことから、想定したよりも大回りしながら航行を続け、主機を中立運転にしたものの、本件陸上施設を避けることができずに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船を操船するに当たり、操縦性能を正確に把握していなかったことから、速力を十分に落とさずに右舵約10°を取って右回頭を始めたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の操縦性能がこれまでに経験した本船とほぼ同じ大きさの他船と同様であると思つたことから、本船に乗船するに当たり、海上公試運転成績書等で操縦性能を確認していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、音戸ノ瀬戸南口に向けて西進中、船長が、針路を中央部に向けようとして、事前に速力を十分に落とすことなく、減速中に右舵約10°を取って右回頭させたため、想定したよりも大回りしながら航行を続け、主機を中立運転にしたものの、本件陸上施設を避けることができずに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"> <li>・船長は、初めての船舶に乗船する際、船舶によって操縦性能が異なることに留意してあらかじめ操縦性能を十分に把握し、また、可航幅が狭い海域等を航行する場合、想定したような旋回径が得られないなど不測の事態に備え、事前に速力を十分に落として航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

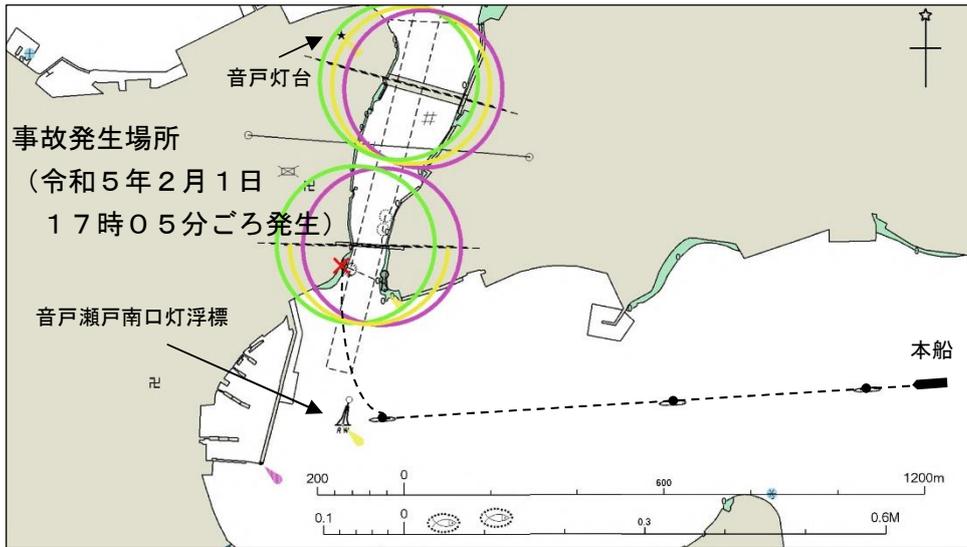


写真1 バルバスバウの損傷状況

