

船舶事故調査報告書

令和7年8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6年9月3日 11時54分頃
発生場所	愛媛県松山市中島北北東方沖 歌崎灯台から真方位016° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.4′ 東経132° 39.5′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船 翔洋丸は、北北西進中、また、引船兼押船兼作業船第六明祐は、北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年9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 旅客船兼自動車渡船 翔洋丸、871トン 143788、石崎汽船株式会社（A社）（写真1参照） B 引船兼押船兼作業船 第六明祐 19トン 260-43973兵庫、宗田造船株式会社（写真2参照）   写真1 A船 写真2 B船（海上保安庁提供）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損（写真3参照） B 右舷中央部に破口を伴う凹損（写真4参照）   写真3 A船損傷状況 写真4 B船損傷状況 （海上保安庁提供）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、旅客24人を乗せ、車両9台を積載し、令和6年9月3日11時05分頃に広島県呉市呉港 <small>くれ</small> に向

け、松山市松山観光港を出航した。

A船は、船長Aが操船に当たり、甲板員（以下「甲板員A」という。）が操舵につき、船橋の1号レーダーを4Mレンジ、ヘッドアップ及びオフセンターとし、2号レーダーを2Mレンジ、ヘッドアップとし、電子海図装置（ECS）に船舶自動識別装置（AIS）の情報を重畳表示していたが、レーダー映像には重畳していなかった。また、別の甲板員（以下「甲板員B」という。）が、甲板員Aの操舵の指導を行っていた。

船長Aは、ECSの画面の方が、レーダー画面より見やすかったので、ふだんから目視とECSを利用して見張りを行うことが多かった。

（図1 参照）

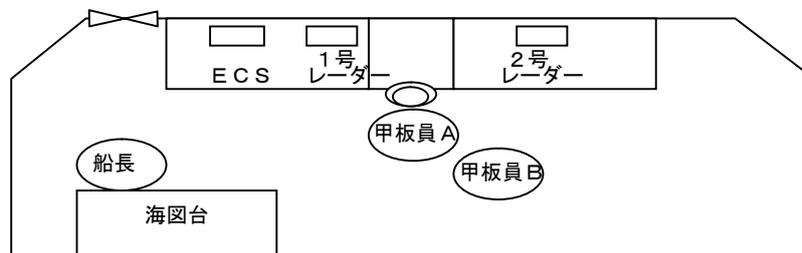


図1 操舵室の乗組員、機器配置

A船は、11時30分頃に松山市田ノ島東方沖で左転し、船長Aが、右舷船首方に安芸灘の推薦航路（以下「安芸灘北航路」という。）付近を右から左に航行する2隻の船舶（以下「C船」及び「D船」という。）を視認し、AIS情報を重畳したECSで確認したところ、最接近距離がC船で0.5M、D船で0.7Mであった。

船長Aは、操舵室左舷後部の海図台付近に立ち、右舷船首方を向いて、目視とECSによりC船及びD船の動静の監視を続けた。

A船は、中島歌埼北方沖を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進中、11時53分頃、船長Aが、海図台の船首方の窓付近に移動したところ、左舷船首方にB船を認め、汽笛を吹鳴するとともに右舵を取り、主機を停止したが、11時54分頃、右転中に左舷船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。（図2参照）

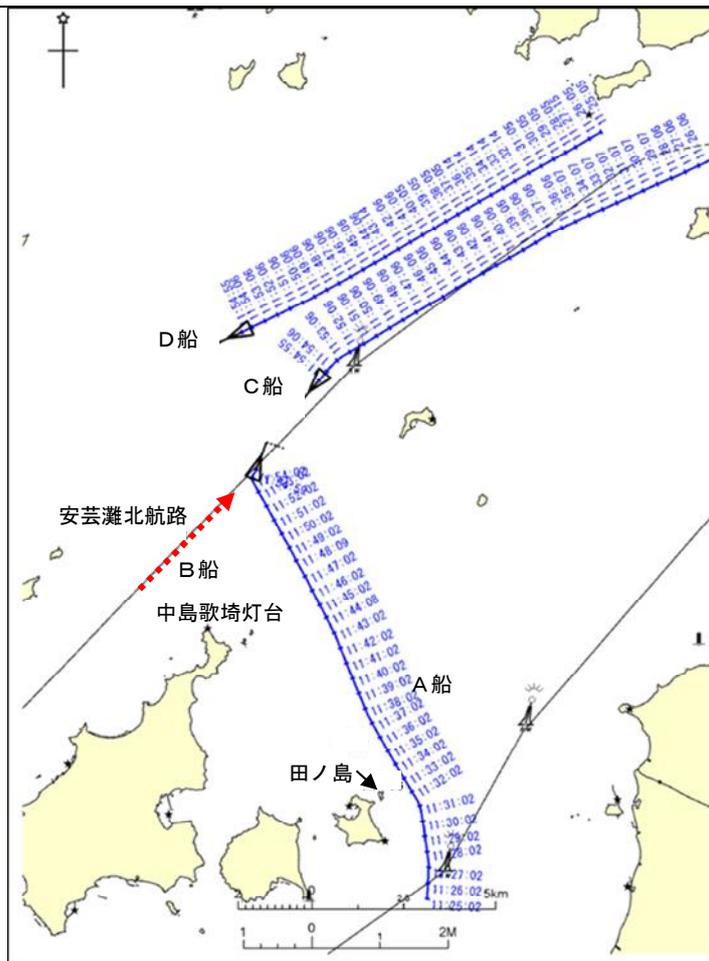


図2 A船、C船及びD船の航跡（A I Sデータ抜粋）
B船の推定航跡（口述による）

船長Aは、旅客等の負傷の有無、船体の損傷状況等を調査し、左舷船首部に凹損を認めた。

船長Aは、本事故の発生をA社の運航管理者に連絡し、運航管理者が海上保安庁及び運輸局に通報した。

船長Aは、B船に大声で状況を確認したが、B船から明確な返答はなかった。

A船は、本事故発生場所から北方に移動して漂泊し、その後運航を再開して、15時25分頃に呉港に到着した。

B船は、船長Bほか2人が乗り組み、広島県尾道糸崎港尾道松永港区^{おのみちとぎま まつなが}に向け、9月3日06時00分頃、山口県徳山下松港^{くだまつ}を出港した。

B船は、船長Bが操舵室で操船に当たり、レーダーを0.75Mレンジとし、GPSプロッターを作動させていたが、AISは搭載していなかった。

B船は、山口県上関町沖^{かみのせき}、松山市クダコ島沖を通過した後、安芸灘北航路に沿って約7knの速力で北東進した。

船長Bは、11時40分頃、右舷方にA船を認め、A船の針路及び速力から、B船に接近することはないと思い、船首方に体を向けた状

	<p>態で椅子に座り、下を向いて書類整理を始めた。</p> <p>船長Bは、一度頭を上げて船首方を見たが右舷方を見ることなく、船首方に航行の支障となる船舶等を認めなかったため、下を向いて書類整理を続けた。</p> <p>B船は、北東進中、船長が汽笛を聞いた直後、11時54分頃A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船を停船させて、負傷者の有無、船体の損傷等を確認した。</p> <p>B船は、A船から海上保安庁に連絡したとの連絡があり、停泊したまま海上保安庁の到着を待ち、その後、自走して松山市松山港に向かった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、中島歌埼北方沖を北北西進中、船長Aが、右舷船首方の安芸灘北航路付近を南西進するC船及びD船に意識を向け、操舵室の左舷側から目視とECSによりC船及びD船の動静を監視し、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、転舵、主機停止等の衝突を避ける措置を採ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんから目視とECSを利用して見張りを行うことが多かったことから、本事故時、ECSで他船の動静の監視を行い、レーダーでの監視を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、中島歌埼北方沖を北東進中、船長Bが、下を向いて書類整理を行い、見張りを行っていなかったことから、A船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、A船の針路及び速力からB船に接近することはないと思ったことから、下を向いて書類整理を始めたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北北西進中、B船が北東進中、船長Aが、右舷船首方を航行するC船及びD船に意識を向け、左舷方の見張りを適切に行わなかったため、左舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、下を向いて書類整理を行い、見張りを行っていなかったため、A船に接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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> <ul style="list-style-type: none"> ・航海当直者は、特定の船舶等に意識を向けることなく、レーダー等を活用して常時適切な見張りを行うこと。 ・航海当直者は、特定の船舶等に意識を向けて見張りを行う必要がある場合、他の乗組員に特定の船舶以外の船舶等の動静監視を行わせ、逐次情報を報告させること。 ・航海当直者は、操船中、書類整理等の操船に関係ない作業を行う

	ことなく、操船に専念すること。
--	-----------------