

船舶事故調査報告書

平成23年9月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行

事故種類	衝突（かき筏）
発生日時	平成23年6月21日（火） 23時30分ごろ
発生場所	広島県広島市広島港第1区 宇品灯台から真方位073° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 20.9′ 東経132° 29.5′）
事故調査の経過	平成23年6月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート まさき、5トン未満 270-35110広島、個人所有 5.65m (Lr) × 1.90m × 0.51m、FRP ディーゼル機関、44kW、平成2年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 74歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成5年2月16日 免許証交付日 平成20年1月25日 （平成25年2月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船底に擦過傷 かき筏 竹材が折損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、広島港第1区の広島市金輪島東岸沖で釣りを終え、平成23年6月21日23時25分ごろ、広島市仁保漁港に向けて帰航の途についた。 船長は、見張りを行いながら北北東進中、かき養殖場の西側の豆筏に設置された標識灯の灯光1個を認めたので、同標識灯を右舷方に見て航行すれば、“豆筏に連結されたかき筏”（以下「本件かき筏」という。）に衝突することはないと思い、いつもより右方に寄った進路で航行した。 船長は、機関回転数を毎分約2,600とし、約9～10ノットの対地速力で航行中、前路の見張りを行わなかったため、本件かき筏に向かって航行していることに気付かず、23時30分ごろ、本件かき筏に衝突した。 船長は、機関を停止としたのち、携帯電話で海上保安庁に通報した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約2.0m/s、視界 良好 月出時刻：22時56分 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 ほとんどなし
その他の事項	本船には、魚群探知機が装備されていたが、GPSプロッター、レーダー及びコンパスは設置されておらず、双眼鏡もなかった。

	<p>本船操舵室の前方の見通しは、船首方向などの見張りの妨げとなる構造物や船首浮上もなく、良好であった。</p> <p>船長は、特に急いで帰航する理由はなく、本事故発生場所付近に他船はいなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件かき筏は、広島県知事が許可する免許番号区128号のかき養殖場である南北約200m、東西約400mの水域に設置され、その大きさは、縦約20m、横約10mであり、発泡スチロール製の浮体上に縦方向、横方向などに直径が約20cmの竹材で組み立てられており、本事故当時は、水面上の高さが約50～60cmであった。</p> <p>船長は、ふだん帰航する際、釣り場から黄金山を船首目標にしてほぼ北に向かう進路で本件かき筏から約400m隔てて航行していた。</p> <p>船長は、平成9年から本船に乗船し、週に1～2回釣りに出掛け、夜間に釣りをを行うときは、いつも金輪島北東岸沖で行い、本事故発生場所付近の航行経験は数え切れないほどであった。</p> <p>船長は、本事故当時、健康状態は良好、裸眼視力が両眼とも0.8、聴力は正常であり、アルコール類は摂取していなかった。</p>								
分析	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>本船は、広島港第1区を北北東進中、船長が、標識灯を見て航行すれば、本件かき筏に衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき筏に向かって航行していることに気付かず、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、いつものように黄金山を船首目標にして航行していれば、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、広島港第1区を北北東進中、船長が、標識灯を見て航行すれば、本件かき筏に衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき筏に向かって航行していることに気付かず、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、いつものように黄金山を船首目標にして航行していれば、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、広島港第1区を北北東進中、船長が、標識灯を見て航行すれば、本件かき筏に衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、本件かき筏に向かって航行していることに気付かず、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、いつものように黄金山を船首目標にして航行していれば、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、広島港第1区を北北東進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったため、本件かき筏に向かって航行していることに気付かず、本件かき筏に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・かき養殖場の水域に設置されたかき筏は、養殖場の水域内での場所換えや風潮流などで移動することがあることから、かき筏及び標識灯から十分な距離を離して航行し、養殖場の水域に進入しないこと 								