

# 船舶事故調査報告書

平成23年4月28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  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月8日（水） 16時25分ごろ
発生場所	広島県三原市尾道糸崎港第6区古浜岸壁 <small>おのみちいとさき</small> 尾道糸崎港 <small>まつはま</small> 松浜防波堤南灯台から真方位298° 1.3海里付近 （概位 北緯34° 23.6′ 東経133° 05.4′）
事故調査の経過	平成22年12月16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	A 貨物船 <small>きよくせい</small> 旭生丸、199トン 128018、広昭海運有限会社 45.50m×7.50m×3.40m、鋼 ディーゼル機関、441kW、昭和61年7月 B 旅客船 シーホーク、19トン 250-15692広島、有限会社ほうらい汽船（B社） 14.29m（Lr）×4.30m×1.66m、軽合金 ディーゼル機関2基、合計529kW、昭和62年9月 最大搭載人員 旅客70人、船員2人、その他の乗船者1人
乗組員等に関する情報	(1) 性別、年齢、受有免許 A 船長 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年 7月19日 免状交付年月日 平成22年 5月17日 免状有効期間満了日 平成27年 9月12日 B 船長 男性 59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 昭和55年8月4日 免許証交付日 平成19年3月27日 （平成25年3月11日まで有効） (2) 船長Bの主な乗船履歴等 20トン未満の旅客船の甲板員として約8年間乗船し、昭和55年8月に小型船舶操縦士免許を取得したのち、本来の船長が休暇下船したときに代理の船長として乗船するようになった。 平成22年6月にB社へ入社し、B船の船長として月に約10日間乗船しており、本事故発生場所付近の航行経験は、数え切れないほどあつ

	<p>た。</p> <p>事故当時、健康状態は良好で、裸眼視力が両眼とも1.0、矯正視力が両眼とも1.5で眼鏡をかけて操船しており、聴力は正常であり、医薬品の服用及びアルコール類の摂取はなかった。</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部に凹損</p> <p>B 右舷船首部に凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、尾道糸崎港第6区の古浜岸壁に右舷着けで着岸していたが、平成22年12月8日16時25分ごろB船が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、旅客4人を乗せ、古浜岸壁の奥にある三原棧橋に向け、約15～20ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行中、船長Bが、衝突の約3分前、尾道糸崎港松浜防波堤南灯台から真方位260°1,200m付近で、左舷前方の古浜岸壁にA船を含む4隻の船舶が着岸しているのを視認したのち、尾道糸崎港三原第1号灯浮標(以下、灯浮標の名称については、「尾道糸崎港」を省略する。)を左舷に見て左転し、「三原棧橋に通じる幅約120m及び水深約5.4mの水路」(以下「本件水路」という。)に入り、A船の係留場所付近の古浜岸壁を目標として手動操舵で北西進した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、左手で舵を、右手で両舷の機関操縦レバーを操作して操船を行い、三原第4号灯浮標と三原第5号灯浮標の中間付近で約10knに減速し、三原第5号灯浮標を左舷船首に見て本件水路が最も狭くなっている付近に接近した。</p> <p>本件水路は、A船が係留していた付近の古浜岸壁の沖約80mのところに、左舷標識である三原第5号灯浮標が設置されて可航幅が狭くなっており、船長Bは、ふだんから三原第5号灯浮標付近で左転して古浜岸壁を約20～30m隔てて本件水路の右側を航行することにしており、B船が双胴船で約10kn以下の速力では舵効が低下するので、いつものように舵を中央とした状態で両舷の機関操作により左転することにした。</p> <p>船長Bは、A船が係留していた付近の古浜岸壁を目標として北西進し、三原第5号灯浮標付近の変針予定場所に達したとき、目線を下に向けて回転計により機関の操作状況を確認しながら左転を始めた。</p> <p>船長Bは、回転計を見ながら機関の操縦レバーを操作し、前方を確認していなかったため、いつもの変針場所よりも古浜岸壁に寄っており、A船の左舷船尾付近に接近していることに気付かずに操縦レバーの操作を続けた。</p> <p>船長Bは、衝突の直前に至近に迫ったA船の船尾を視認し、機関の回転数を下げたが、B船の右舷船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、破口や亀裂がなく、浸水や油の流出のおそれなかったので、三原棧橋に向けて航行を再開し、定刻から約2～3分遅れて同棧橋に着棧した。</p> <p>船長Bは、三原棧橋で旅客を乗下船させ、16時32～33分ごろ同棧橋から瀬戸田棧橋に向けて出航したのち、携帯電話で海上保安部に事故の発生を連絡するとともに、A船にも後刻連絡する旨を伝えた。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約3.7m/s、視界 良好

	海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 ほとんどなし	
その他の事項	<p>本件岸壁には、A船の前方（北西側）に1隻着岸し、後方（南東側）には約50～60mの間隔で2隻の船舶が着岸していた。</p> <p>B船は、GPSプロッター、レーダー、マグネットコンパス及び電子ホーンを装備していたが、自動操舵装置はなく、GPSプロッター及びレーダーは休止していた。</p> <p>B船は、本事故前、定刻よりも約1～2分早く航行していたので、三原棧橋への着岸予定時刻に余裕があった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、尾道糸崎港第6区の古浜岸壁に右舷着けで着岸中、B船が左舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件水路を北西進中、三原第5号灯浮標付近で左転する際、船長Bが、機関の回転計を確認しながら操船することに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、古浜岸壁に着岸中のA船の左舷船尾付近に接近していることに気付かずに左転を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左転する際、B船が双胴船で約10kn以下の速力では舵効が低下するので、舵を中央とした状態で機関の操縦レバーを操作することにより左転を行ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、尾道糸崎港第6区において、A船が古浜岸壁に着岸中、B船が本件水路を北西進中、B船が三原第5号灯浮標付近で左転する際、船長Bが、機関の回転計を確認しながら操船することに意識を集中し、適切な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に左転を続け、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	