

船舶事故調査報告書

平成23年12月15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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年7月30日（土） 20時36分ごろ
発生場所	広島県尾道市尾道糸崎港第2区尾道水道 尾道灯台から真方位058° 1,320m付近 (概位 北緯34°24.4′ 東経133°12.5′)
事故調査の経過	平成23年8月1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 旅客フェリー ^{うたど} 歌戸丸、16トン 270-19300広島、歌戸運航株式会社 12.63m×5.10m×1.50m、鋼 ディーゼル機関、58kW、昭和54年4月 B プレジャーボート ^{こまどりⅡ} こまどりⅡ、5トン未満 270-36907広島、個人所有 6.88m (Lr) × 2.36m × 1.22m、FRP ディーゼル機関、84kW、平成3年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年2月13日 免許証交付日 平成18年7月19日 (平成24年6月21日まで有効) B 船長B 男性 58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6年7月20日 免許証交付日 平成21年7月13日 (平成26年7月19日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 1人（同乗者B）
損傷	A なし B 船首部ハンドレール曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか甲板員1人が乗り組み、おのみち住吉花火まつり（以下「本件まつり」という。）の本部から派遣された警備員（以下「警備員A」という。）ほか知人2人を同乗させ、 ^{みこし} 御輿海上渡御の船列に参加した。 船列は、先頭から警備船、提灯船の1番船、2番船、3番船のA船、火船及び御座船の6隻で構成され、本件まつり主催者が定めた航路（以下

	<p>「本件航路」という。)を航行する予定になっていた。</p> <p>A船は、尾道市古浜川沖の待機場所を出航し、2番船の船尾からA船の船首までの距離が約30～40mとなるように順流の影響を考慮して機関中立、極微速力前進を繰り返しながら航行した。</p> <p>船列は、順流の影響を受け、約7ノット(kn)の対地速力で航行し、1番船及び2番船が、前路で左方に向けて錨泊中のB船の手前で左転してB船の右舷側を通過した。</p> <p>船長Aは、左方に向いているB船がA船の前路を左方に通過するものと思い、B船に接近していたところ、B船の錨索を認めてB船が錨泊していることに気付き、機関を後進にかけたが、平成23年7月30日20時36分ごろ、A船の船首部のランプウエイとB船の船首部ハンドレールとが衝突した。</p> <p>警備員Aは、トランシーバーで本件まつりの本部に本事故の連絡をした。</p> <p>B船は、船長B及び同乗者Bほか5人が乗船し、19時05分ごろ、尾道灯台から真方位058°1,320m付近で本件まつりを見物するため、本件航路から離して錨泊した。</p> <p>船長Bは、船列がB船の前方で左転してB船の右舷側を通過していく様子を見ているとき、A船がB船に向かって来ることに気付き、大声を出したが衝突した。</p> <p>同乗者Bは、本事故によって負傷し、左膝及び腰部打撲と診断された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約1.0m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期(約2.6knの東流)</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船列は、事前に予定していた本件航路を外れて航行していたが、本件まつりの本部から航路に戻せという指示はなかった。</p> <p>A船は、マスト灯、右舷灯、左舷灯及び船尾灯を表示し、船体の前部には提灯を飾り付けていたが、見通しは良かった。</p> <p>A船は、速力計、GPSプロッター及びレーダーを装備していなかったため、船長Aは、2番船の船尾灯に注意して船間距離を保持していた。</p> <p>船列各船に配置された警備員は、連絡用トランシーバーをそれぞれ保有していた。</p> <p>B船は、錨泊灯を表示していた。</p> <p>本件まつりの主催者は、船列に参加する各船の船長を交え、資料を配付して事前の説明を行っていた。</p> <p>事前の説明時には、各船の船長に対して速力や船間距離を保ち、船列を乱さないよう航行する旨の要請がなされた。</p> <p>本件まつりの実施中は、ビルの屋上に設けられた本部から各船に配置された警備員を通じて船間距離や時間の調整などについての指示が出されていた。</p> <p>本件航路には、目印はなく、先頭の警備船が先導し、後続の船がその後を追従していた。</p>	
<p>分析</p>	<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>あり</p> <p>A船は、尾道水道を東進中、船長Aが、前方に</p>

	<p>視認したB船が前路を通過するものと思い込み、B船が錨泊していることに気付かずに接近したことから、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船に接近してその錨索を認め、機関を後進にかけたものと考えられる。</p> <p>船列が、本件航路を外れて航行したことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、本件航路外において錨泊中、船長Bが、B船に向かって接近して来るA船に気付いて大声を出したが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>警備船が、船首方の錨泊船の存在を各船に連絡していれば、本事故の発生を回避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、尾道水道において、A船が東進中、B船が錨泊中、船長AがB船が錨泊していることに気付かずに接近したため、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>
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"> ・ 祭りで船列が航行する航路は、事前に打ち合わせるとともに、航路を示す標識灯を設置して航路を確実に航行できるようにすること。 ・ 船列で航行する場合は、警戒船が航路付近の錨泊船等の状況を各船に通報して航行の安全確保に努めること。