

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月22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（かき筏）
発生日時	平成23年8月14日（日） 21時10分ごろ
発生場所	広島県廿日市市 <sup>ほつかいち</sup> 巖 <sup>いつく</sup> 島北東方沖 廿日市市所在地御前港西防波堤灯台から真方位120° 2,800m付近 （概位 北緯34° 19.5′ 東経132° 20.9′）
事故調査の経過	平成23年8月15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 最大搭載人員	プレジャーボート 百合丸 <sup>ゆり</sup> 、3.6トン 270-45086（船舶検査済票番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.66m×0.81m、FRP ディーゼル機関、309kW、平成16年2月26日 旅客12人、船員3人計15人
乗組員等に関する情報	船長 男性 44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 平成4年11月16日 免許証交付日 平成19年8月13日 （平成24年11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 枠組みの竹に損傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者17人を乗せ、廿日市市巖島神社大鳥居沖で行われた宮島水中花火大会（以下「花火大会」という。）を見物したのち、平成23年8月14日21時00分ごろ大鳥居沖から同県広島市草津漁港 <sup>くさつ</sup> に向けて帰途についた。 船長は、操舵室内の操縦席に座り、0.5海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵により約19ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で見張りをを行いながら、左舷方に設置されたかき養殖施設（以下「本件かき養殖施設」という。）から約200m離れて北東進した。 船長は、左舷船首方に停船中の巡視艇を認め、2～3年前の花火大会では、本件かき養殖施設の南東端を示す標識灯（以下「南東端標識」という。）付近で巡視艇が停船して警戒に当たっていたことから、今回も巡視艇が同施設の南東端付近で停船しているものと思い、レーダーで自船の位置を確認せず、同巡視艇を左舷側に見て通過した後に左転して北進した。

	<p>船長は、本件かき養殖施設東端を航行していると思っていたところ、船首方にかき筏（以下「本件かき筏」という。）があることに気付き、すぐに機関を中立にしたが、21時10分ごろ地御前港西防波堤灯台から真方位120°2,800m付近の本件かき筏に衝突した。</p> <p>本船は、筏のワイヤ部分に舵が引っ掛かって停船し、翌朝、自力で本件かき筏から離れた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、潮流 約0.1knの南西流、月齢 14.2</p>								
その他の事項	<p>船長は、花火大会を見物に行くのは2～3年ぶりであったが、それ以前は何度も行っていた。</p> <p>船長は、本件かき養殖施設や南東端標識の存在を知っていた。</p> <p>船長は、花火大会を見物中、缶ビール（350ml）3本を飲んだ。</p> <p>本船は、船長及び同乗者17人の救命胴衣を積んでいたが、本事故時、全員が着用していなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、厳島北東方沖を北東進中、船長が、停船している巡視艇が本件かき養殖施設の南東端付近に位置して警戒に当たっているものと思込み、船位を確認しなかったことから、巡視艇を通過した後に左転し、南東端標識を通過していないことに気付かずに航行して本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、最大搭載人員を超えて旅客を乗船させていたものと考えられるが、最大搭載人員を遵守する必要がある。</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、厳島北東方沖を北東進中、船長が、停船している巡視艇が本件かき養殖施設の南東端付近に位置して警戒に当たっているものと思込み、船位を確認しなかったことから、巡視艇を通過した後に左転し、南東端標識を通過していないことに気付かずに航行して本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、最大搭載人員を超えて旅客を乗船させていたものと考えられるが、最大搭載人員を遵守する必要がある。</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、厳島北東方沖を北東進中、船長が、停船している巡視艇が本件かき養殖施設の南東端付近に位置して警戒に当たっているものと思込み、船位を確認しなかったことから、巡視艇を通過した後に左転し、南東端標識を通過していないことに気付かずに航行して本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、最大搭載人員を超えて旅客を乗船させていたものと考えられるが、最大搭載人員を遵守する必要がある。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、厳島北東方沖を北東進中、船長が、停船している巡視艇が本件かき養殖施設の南東端付近に位置して警戒に当たっていると思込み、船位を確認しなかったため、巡視艇を通過した後に左転し、南東端標識を通過していないことに気付かずに航行して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>本事故後、船長は、花火大会から帰航する際は、速度を落とし、必ずレーダーでの見張りを行うこととした。</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"> <li>・操船する際は、飲酒を厳に慎むこと。</li> <li>・救命胴衣を着用することが望ましい。</li> </ul>								