

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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 根本 美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成24年6月9日（土） 05時30分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港 大分港日吉原泊地東防波堤灯台から真方位135° 440m付近 （概位 北緯33° 15.3′ 東経131° 46.4′）
事故調査の経過	平成24年6月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	瀬渡船 ^{だいしょう} 大勝丸、4.4トン OT3-36326（漁船登録番号）、個人所有 11.69m (Lr) × 2.87m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、279kW、平成5年5月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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17年7月19日 免許証交付日 平成24年4月18日 （平成27年7月18日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（釣り客）
損傷	船首楼甲板に亀裂
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、大分港の大在公共ふ頭で釣り客11人を乗せ、最初の瀬渡し場所である大分港日吉原泊地東防波堤（以下「本件防波堤」という。）に向け、霧により視界が悪かったので、レーダー及びGPSプロッターを使用しながら、通常より減速した約8ノット（kn）の速力で手動操舵により東進した。 船長は、レーダーによる観測で本件防波堤までの距離が約50mになったとき、速力を約3.5knに減速し、その後、機関を中立として前進惰力で本件防波堤に接近した。 船長は、着岸直前に機関を数回後進にかけ、速力を調整しながら着岸するつもりであったが、操舵室右舷方の甲板にいた釣り客から窓越しに話しかけられたので、レーダー及びGPSプロッターから目を離して右舷方を向いて会話し、再び前方を向いたところ、本件防波堤が目前にあることに気付き、機関を後進にかけたが、平成24年6月9

	<p>日05時30分ごろ、本船の船首が、本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、本件防波堤から離れて釣り客の状況を確認したところ、右舷船首の手すりにつかまって立っていた釣り客が転倒して打撲傷と擦過傷を、操舵室後方にある客室の入口付近に立っていた釣り客が打撲傷をそれぞれ負ったので、大在公共ふ頭に自力で帰航し、負傷した釣り客は救急車で病院に搬送された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 静穏、風力 0、視程 約10m</p> <p>海象：潮高 約1m、潮汐 上げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>船長の口述によれば、視界は徐々に悪くなり、本件防波堤付近での視程は約10mであった。</p> <p>本船は、業務規程に出航地の視程で500mとなった場合を出航中止基準として定めていた。</p> <p>本船は、到着するまで客室よりも前方に行かないよう注意書きを客室前部に掲示していた。</p> <p>船長は、釣り客に対して救命胴衣の着用を義務付けており、航行中に船上を移動している釣り客には、移動をしないように口頭で注意を与えていた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧により視界が制限された大分港内で本件防波堤に接近中、船長が、話しかけてきた右舷方にいた釣り客とレーダー及びGPSプロッターから目を離して会話し、見張りを行っていなかったことから、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>負傷した釣り客は、客室の外に立たずに客室で着席していれば、負傷に至らなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大分港内で本件防波堤に接近中、船長が見張りを行っていなかったため、本件防波堤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、船舶所有者は、改善措置とし、「救命胴衣の着用」、「航行中の着席」及び「航行中の移動制限」について書かれた注意書きを新たに掲示した。</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"> ・釣り客に対し、航行中に船長に話しかけることのないよう掲示したり、発航前に口頭で注意をしたりし、船長が操船に専念できる環境を整えること。 ・業務規程を定めることの趣旨を理解し、同規程を遵守すること。