

船舶事故等調査報告書

平成25年6月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012広第96号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年5月20日（日） 16時27分ごろ
発生場所	広島県廿日市市厳島港 廿日市市所在地御前港西防波堤灯台から真方位181° 1.9海里付近 （概位 北緯34° 18.4′ 東経132° 19.3′）
事故等調査の経過	平成24年5月31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	A 旅客船 きらら、10トン 270-45577広島、株式会社アクアネット広島 B 水上オートバイ コーポレーション4号、0.1トン 270-45976広島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 B 船長B、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B 重傷 1人（同乗者B）、軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂等
事故等の経過	A船は、船長A及び甲板員Aの2人が乗り組み、旅客16人を乗せ、平成24年5月20日16時25分、厳島港宮島第三棧橋（以下「第三棧橋」という。）を離れ、機関回転数毎分を1,400～1,500とし、8～9ノットの対地速力で手動操舵により、同棧橋に沿って北進した。 A船は、第三棧橋に沿って北進中、船長Aが左舷正横やや前方約200～300mにB船及び別の水上オートバイ（以下「C船」という。）を認め、間もなくC船が沖に離れて行ったが、B船が減速しないでゆっくりと右転しながら、左舷前方約20～30mに接近したので、機関を全速力後進としたところ、16時27分ごろ、第三棧橋の北方約180mにおいて、A船の右舷船首部とB船の右舷側とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B1人を乗せ、C船と共に厳島港を北東進中、A船と衝突した。 船長Bは、右足裂傷を、同乗者Bは、右腕骨折をそれぞれ負った。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好

	海象：潮汐 上げ潮の初期
その他の事項	A船は、汽笛を備えていたが、B船が他の水上オートバイと同様に自船の至近を通過して行くものと思い、汽笛を鳴らさなかった。
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	A あり、B 不明 A なし、B 不明 A なし、B 不明 A船は、厳島港において、第三棧橋に沿って北進中、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、左舷方から接近するB船を認めたものの、B船がA船を避けるものと思い、汽笛信号を吹鳴せずに針路及び速力を保持して航行を続けた可能性があると考えられる。 B船は、厳島港を北東進中、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bから情報を得ることができなかつたため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかつた。
原因	本事故は、厳島港において、A船が第三棧橋に沿って北進中、B船が北東進中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・航行中は、前路の見張りを適切に行うこと。 ・汽笛信号を積極的に活用すること。