

# 船舶事故調査報告書

平成26年3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
発生日時	平成24年12月1日（土） 09時25分ごろ
発生場所	広島県竹原市竹原港南方沖の柳ノ瀬戸 <sup>やなぎのせと</sup> 竹原港竹原外港防波堤灯台から真方位199° 1,500m付近 （概位 北緯34° 18.9′ 東経132° 54.6′）
事故調査の経過	平成24年12月3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 旅客船 あさぎり、32.41トン 122140、契島運輸株式会社 16.53m (Lr) × 4.04m × 1.79m、FRP ディーゼル機関、324kW、昭和55年6月25日 B プレジャーボート INFINITY <sup>インフィニティ</sup> 、2.6トン 273-11518広島、個人所有 6.72m (Lr) × 2.49m × 1.38m、FRP ガソリン機関、128.7kW、平成15年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年8月21日 免状交付年月日 平成21年10月2日 免状有効期間満了日 平成26年10月1日 B 船長B 男性 61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1月17日 免許証交付日 平成23年3月24日 （平成28年11月14日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 船首部外板に破口を伴う凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、旅客1人を乗せ、船長Aが操舵室中央の長椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、竹原港南方

	<p>沖を同港に向けて針路約011°（真方位、以下同じ。）速力（対地速力、以下同じ。）約13.0ノット（kn）で航行した。</p> <p>船長Aは、航行中、視界が良かったので、レーダーを休止して舵輪後方で立ったり、座ったりしながら、目視による見張りを続けていたところ、左舷船首約45° 距離約30mに左舷船首の窓枠から現れたB船を認めて衝突の危険を感じ、右舵を取って機関を後進にかけたが、平成24年12月1日09時25分ごろ、竹原港南方沖において、右転中のA船の左舷船首部と南東進中のB船の船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bが操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、竹原港南方沖を大崎上島町の唐島付近の釣り場に向けて針路約119° 速力約20.0knで航行した。</p> <p>船長Bは、航行中、右舷正横付近の約4隻の船が釣りをしていると思って見ていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、顔面挫創及び全身打撲を負った。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船は、航海計器、舵、主機関等に故障はなかった。</p> <p>A船の操縦席は、前面にガラス窓3枚及び側面にガラス窓1枚があり、前面と左側面のガラス窓の間の窓枠の幅は約26cmであったので、舵輪後方で見張りを行った場合、窓枠によって左舷船首の一部に死角（視界が制限される状態）が生じていた。</p> <p>B船は、航海計器、舵、主機関等に故障はなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A あり、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、竹原港南方沖を北進中、船長Aが、左舷船首約30mに接近したB船を認めたことから、右舵を取って機関を後進にかけたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを休止して目視による見張りを行っていたが、左舷船首約30mに接近したB船を認めたことから、見張りが適切でなかったものと考えられるが、レーダーの活用を心掛けていれば、B船をより早期に探知できたものと考えられる。</p> <p>B船は、竹原港南方沖を南東進中、船長Bが、右舷正横付近の釣り中の船に注意を向け、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首方から接近しているA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、竹原港南方沖において、A船が北進中、B船が南東進</p>

	<p>中、船長Aが左舷船首約30mに接近したB船を認め、また、船長Bが右舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、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>
<p><b>参考</b></p>	<p>船長Aは、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レーダーを活用して見張りを行うこと。</li> </ul> <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>・操船中は、身体を移動するなどして窓枠等による死角を補う見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

