



	<p>場所に戻るため、船長Aが、左舷船尾に中腰で立ち、船外機のハンドルレバーを操作して西進を始めたところ、間もなく、プレジャーボート（以下「C船」という。）がA船の前方10m付近を右舷方から左舷方に高速で通過したので、引き波に伴う船体の動揺を抑えるために一時的に機関を中立としたが、その後、約2～3ノットに増速した。</p> <p>船長Aは、奈佐美瀬戸を西進中、右舷船尾約45°の方向50m付近にA船に向けて接近するB船に気づき、衝突の危険を感じたので、B船に向けて大声で叫んで避航を促すとともに、左舵一杯を取って減速したが、C船が通過して30秒程度経過した06時57分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船にえい航されて広島市西区所在のマリーナに到着後、本事故を知った同マリーナ関係者が海上保安部へ通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、広島市中区所在のマリーナから奈佐美瀬戸に向けて航行中、船長Bが、同瀬戸の目的地に近づいたので、前方から視線を外して釣り具の準備を行っていたところ、準備を始めて数十秒～1分程度経過した頃、B船がA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突に気づいて衝突場所に戻り、A船の状況及びA船乗船者の安全を確認し、船長Aの要請を受け、広島市西区所在のマリーナに向けてA船のえい航を行った。</p> <p>船長Bは、口唇裂傷及び顔面打撲を負った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日出時刻：06時58分（日出方位角 116°）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、釣りを開始した場所に戻るために航行を始めて衝突するまでの移動距離が約150mであった。</p> <p>船長Aは、周囲が明るくなって日出が近いことを知り、周囲に見えた他船が消灯を始めたので、航行を始める際に白色全周灯及び両舷灯を消灯した。</p> <p>A船及びB船は、乗船者全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>A船及びB船は、汽笛がなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、奈佐美瀬戸を西進中、船長Aが、右舷船尾方約50mにB船が接近して気付いたことから、発声し、左舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船がA船の前方10m付近を右舷方から左舷方に通過したので、引き波に伴う船体の動揺を抑えようとし、機関の操作を行</p>

	<p>っていたことから、右舷船尾方約50mにB船が接近して気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、奈佐美瀬戸を南南西進中、船長Bが、操縦席に座った状態で前方から視線を外して釣りの準備を行っていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、奈佐美瀬戸において、A船が西進中、B船が南南西進中、船長Aが右舷船尾方約50mにB船が接近して気づき、また、船長Bが前方から視線を外して釣りの準備を行っていたため、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>
<b>参考</b>	<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>・ 周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 日没から日出までの間は海上衝突予防法に定める灯火を表示すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



拡大

