

## 船舶事故調査報告書

平成27年4月16日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年8月11日 09時16分ごろ
発生場所	広島県広島港第1区 広島港元宇品東防波堤北灯台から真方位340° 250m付近 （概位 北緯34° 20.93′ 東経132° 27.93′）
事故調査の経過	平成26年8月12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。
<b>事実情報</b> 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 油タンカー 第二 <sup>かいうん</sup> 海運丸、38トン 127507、有限会社サン・コウワ 23.80m (Lr) × 5.00m × 2.20m、鋼 ディーゼル機関、102kW、昭和60年7月6日 B 漁船 あすか、1.5トン HS3-43202（漁船登録番号）、個人所有 7.33m (Lr) × 2.39m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、103kW、平成20年6月19日 第273-12497号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年11月21日 免状交付年月日 平成24年10月23日 免状有効期間満了日 平成29年10月22日 B 船長B 男性 65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9年3月28日 免許証交付日 平成23年12月15日 （平成29年3月27日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 右舷船首部に破口
事故の経過	A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、広島港第1区の係留地を発

	<p>し、船長Aが、手動操舵により操船に当たり、約4.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、広島市宇品島東岸に沿って南進を始めた頃、船首方約500mに北進するB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船と左舷を対して通過することにし、船首をB船の左舷側に向けたところ、B船の船首がA船の右舷側に振れたので、船首をB船の右舷側に向け、B船と右舷を対して通過する態勢で南進を続けた。</p> <p>船長Aは、B船が右舷船首方約60～70mに接近したとき、B船の船首がA船の左舷側に振れたので、衝突の危険を感じて機関を中立運転とし、汽笛で長音を吹鳴したが、平成26年8月11日09時16分ごろ、広島港第1区において、約1knの速力で、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、自力で航行し、目的地である宇品島東岸の元宇品東物揚場に着岸した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、広島港第3区でたこ<sup>つぼ</sup>壺漁の操業を行った後、船長Bが、操縦区画の椅子に腰を掛けて操船に当たり、同港第1区の係留地に向けて帰途に就いた。</p> <p>船長Bは、漁獲物の水揚げ後に宇品島東岸に所在する船舶修理業者の施設（以下「本件修理施設」という。）に移動して機関操縦用リモコンの点検を依頼することにし、広島港第1区の元宇品中防波堤と元宇品南防波堤との間を通過し、約15knの速力で、手動操舵により宇品島東岸沖を北進した。</p> <p>船長Bは、本件修理施設が営業中であることを確かめるため、左舷方の同施設を見ながら北進していたところ、汽笛を聞いて船首方至近のA船に気付いたが、何もすることができず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒して負傷し、付近にいた僚船により広島市消防局の専用棧橋に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、頭部挫滅創と診断され、翌日他の病院で第12肋骨骨折、右血胸、右肩腱板損傷、右下腿打撲傷と診断された。</p> <p>B船は、A船の関係者によって本件修理施設に回航された。 （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 なし、視界 良好 海象：潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が約30年あり、A船の船長として約10年の経験があった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近での航行経験が約30年あった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長Bは、左舷方の本件修理施設を見ていたので、無意識のうちに左手で舵輪を操作していたかもしれないと思った。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、広島港第1区を南進中、船長Aが、船首方に北進するB船を認め、右舷を対して通過する態勢のB船が右転したので、衝突の危険を感じて機関を中立運転とし、汽笛を吹鳴して注意喚起をしたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、広島港第1区を北進中、船長Bが、左舷方の本件修理施設に注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷方の本件修理施設に注意を向けていたことから、無意識のうちに舵輪を操作した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、広島港第1区において、A船が南進中、B船が北進中、船長Bが、左舷方の本件修理施設に注意を向け、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>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>・ 常時、適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 港内は、安全な速力で航行すること。</li> <li>・ 接近する他の船舶の動作が理解できないときには、速やかに音響による信号などを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

