

船舶事故調査報告書

平成27年4月30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（護岸）
発生日時	平成26年7月26日 22時30分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港西防波堤灯台から真方位244°970m付近 （概位 北緯34°20.43′ 東経132°26.65′）
事故調査の経過	平成26年7月29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	プレジャーボート ちなみ丸、5.6トン HS2-3702（漁船登録番号）、個人所有 11.20m(Lr)×2.68m×0.88m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成6年4月 第292-38203号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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54年8月24日 免許証交付日 平成26年5月27日 （平成31年5月27日まで有効） 同乗者A 男性 61歳 同乗者B 男性 69歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）、軽傷 1人（同乗者B）
損傷	本船 右舷船首部に擦過傷 護岸 なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）ほか6人（大人5人、子供1人）を乗せ、広島港で行われた広島みなと夢花火大会（以下「本件花火大会」という。）の観覧を終え、帰航を始めた。 船長は、操舵室の舵輪後方に立って天窓から顔を出し、広島港第3区にある、‘出島東1号岸壁の南方に築かれた護岸’（以下「本件護岸」という。）の南東方約30m沖を約14ノット（kn）の対地速力で、手動操舵により西進した。 船長は、0.5海里レンジに設定したレーダーを作動させて、左舷

	<p>船首部に同乗者Bが、右舷船首部に同乗者Aがそれぞれ座って見張りの補助に当たりながら、左舷船首方向約30mを西進中の2隻の小型船に追隨して航行していた。</p> <p>本船は、先行する1隻の小型船が急に右転したので、船長が急いで右舵を取ったところ、平成26年7月26日22時30分ごろ、右舷船首部が本件護岸に衝突した。</p> <p>船長は、同乗者の負傷の有無を確認したところ、船首部で座っていた同乗者A及び同乗者Bが負傷したことを知り、目的地のマリーナに向かった。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、他の同乗者が要請した救急車で病院に搬送され、同乗者Aが左上腕骨折と診断され入院し、同乗者Bが右耳介切創と診断された。</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 南南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.2mであった。</p> <p>船長は、本件花火大会会場付近の防波堤に渡した知人を2回に分けてマリーナまで送ることとし、本事故当時は2回目の航海であった。</p> <p>船長は、約3年前に本船を購入し、本船での本件花火大会の観覧を3年連続で行い、宮島水中花火大会などの観覧も行っていった。</p> <p>船長は、夜間及び本件護岸沖の航行経験は豊富であった。</p> <p>船長は、本事故当時、いつもと同じように本件護岸の近くを航行していた。</p> <p>船長は、本船の左舷船首方向を西進中の2隻の小型船を視認して以降は、レーダーを確認しなかった。</p> <p>同乗者8人のうち、2人は左舷及び右舷船首に、2人は操舵室の前の船首甲板に、2人は操舵室内に、2人は船尾甲板にそれぞれ座っていた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件護岸には、標識灯等がなかった。</p> <p>本件花火大会開催に当たり、主催者である広島祭委員会は、そのホームページに広島海上保安部と連名で、航泊禁止区域、かき筏設置区域及び衝突・乗揚海難発生地域を示した「花火大会海域付近の概要図」を掲載し、以下の事項等を周知していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プレジャーボート等小型船舶での観覧は自粛してください。 ・ 花火が終了すると帰る船舶で大変混雑しますので、他の船舶に注意して、速力を落として航行してください。衝突・乗揚海難が多発しています。 ・ 事故防止のために次の事項を守ってください。 <p>① 見張りを十分に行うこと</p>

	<p>② 移動時は速力を落とすこと</p> <p>③ 停泊灯、航海灯を点灯すること</p> <p>④ 救命胴衣を着用すること</p> <p>⑤ 飲酒運転は厳に慎むこと</p> <p>⑥ 花火終了後は、観覧船が少なくなってから航行すること</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、広島港の本件護岸南方沖において、本件花火大会の観覧を終えて帰航のため西進中、船長が、いつもと同じように本件護岸の近くを航行していたところ、先行する小型船が急に右転したので、慌てて右転したことから、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、約1.4 knの速力で航行していたこと及び先行する小型船との距離が約30 mであったことから、慌てて右転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、広島港の本件護岸南方沖において、本件花火大会の観覧を終えて帰航のため西進中、船長が、いつもと同じように本件護岸の近くを航行していたところ、先行する小型船が急に右転したので、慌てて右転したため、本件護岸に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行に慣れた海域であっても、目視のみに頼らず、レーダーやGPSプロッターを使用し、適時に船位を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

