

船舶事故調査報告書

平成28年4月14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（橋脚）
発生日時	平成26年12月30日 05時45分ごろ
発生場所	広島県広島港第1区 <small>ながもり</small> 長森三等三角点から真方位350° 1,200m付近 （概位 北緯34°21.3′ 東経132°29.9′）
事故の概要	プレジャーボート <small>しんぼう</small> 穴宝丸は、南西進中、広島大橋の橋脚に衝突した。 穴宝丸は、同乗者2人が負傷し、船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じた。また、橋脚は、水面付近の防護壁に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年1月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 穴宝丸、3.0トン HS3-24314（漁船登録番号）、個人所有 9.97m×2.80m×1.14m、FRP ディーゼル機関、110.30kW、平成2年6月1日 第270-35233号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 51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60年6月20日 免許証交付日 平成24年10月22日 （平成30年1月6日まで有効） 同乗者 ₁ 男性 23歳 同乗者 ₂ 男性 40歳
死傷者等	重傷 2人（同乗者 ₁ 及び同乗者 ₂ ）
損傷	本船 船首部やり出し及び船首部外板に破口を伴う擦過傷等 橋脚 水面付近の防護壁に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：07時16分ごろ 月没時刻：01時09分ごろ

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、同乗者₁、同乗者₂ほか2人を乗せ、平成26年12月30日05時38分ごろ、広島県広島市猿猴川<small>さるこう</small>の船だまりを出航した。</p> <p>船長は、船体中央部の操舵室内の右舷側に設置された椅子に腰を掛け、手動操舵で操船に当たり、猿猴川を約14～15ノットの対水速力で南進した。</p> <p>船長は、猿猴川の河口付近で右舷船首方に黄色点滅灯1つを認め、同点滅灯の南東方にはかき養殖施設（以下「本件施設」という。）があるので、黄色点滅灯を左舷側に見て航行する態勢にしようと思い、同点滅灯に注意を向けながら右転して南西進中、平成26年12月30日05時45分ごろ、本船の船首部が広島大橋のP4橋脚に衝突した。</p> <p>船長は、直ちに機関を中立にして同乗者の負傷の有無を確認したところ、同乗者₁が操舵室から船体前部にある船室への通路内で、同乗者₂が後部甲板の左舷側で、それぞれ衝突の衝撃により転倒して負傷しているのを認め、自力航行が可能であったので、出航場所に引き返して救急車を要請した。</p> <p>同乗者₁及び同乗者₂は、救急車で病院に搬送され、同乗者₁が、左鎖骨骨折、同乗者₂が、前頭部打撲挫創、頸髄損傷、腰椎打撲及び頸椎捻挫とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当時、同乗者₁ほか1人は、操舵室内の左舷側に置かれた長椅子に船首尾方向に並んで右舷方を向いて腰を掛け、顔を下に向けてGPSプロッタの操作手順が記載されたカードでGPSプロッタの操作方法を調べていた。また、同乗者₂ほか1人は、後部甲板の機関室囲壁の上で、左右に並んで前向きに座り、お互いの顔を見ながら会話をしていた。</p> <p>同乗者は、本事故当時、いずれも前方を見ておらず、P4橋脚に向かって航行していることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を10年ほど前から自分で操船して航行しており、広島大橋を通過したのち直進して西方に向かうことが多かった。</p> <p>船長は、いつもはP4橋脚の北側を航行していたが、本事故時、黄色点滅灯を通過した後、南方に向かう予定であったので、P4橋脚の南側を航行するつもりであった。</p> <p>広島大橋は、猿猴川の河口付近に南北方向に架けられた全長1,020mの道路橋で、北から順にA1、P1～P10、A2橋脚があり、P4橋脚は北から5番目であった。</p> <p>広島大橋のP8橋脚とP9橋脚の間は、大型船舶の航路とされ、照明が設置されているが、P4橋脚付近は、航路の指定がされておら</p>

	<p>ず、照明が設置されてなかった。</p> <p>黄色点滅灯は、水面上の高さが約2mで、光達距離約3kmの黄色せん光を3～4秒ごとに発する簡易標識灯であった。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故当時、いずれも救命胴衣を着用していなかった。</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、広島港第1区において、広島大橋の下を通過する際、船長が、左舷前方に認めた黄色点滅灯の南東方にある本件施設に侵入しないよう、同点滅灯に注意を向け、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、P4橋脚に向かって航行していることに気付かず、同橋脚に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、広島港第1区において、本船が、広島大橋の下を通過する際、船長が、黄色点滅灯に注意を向け、前路の見張りを適切に行っていなかったため、P4橋脚に向かって航行していることに気付かず、同橋脚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"> ・特定の物標に注意を向けると、周囲の障害物等を見落とすことがあるので、常時周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

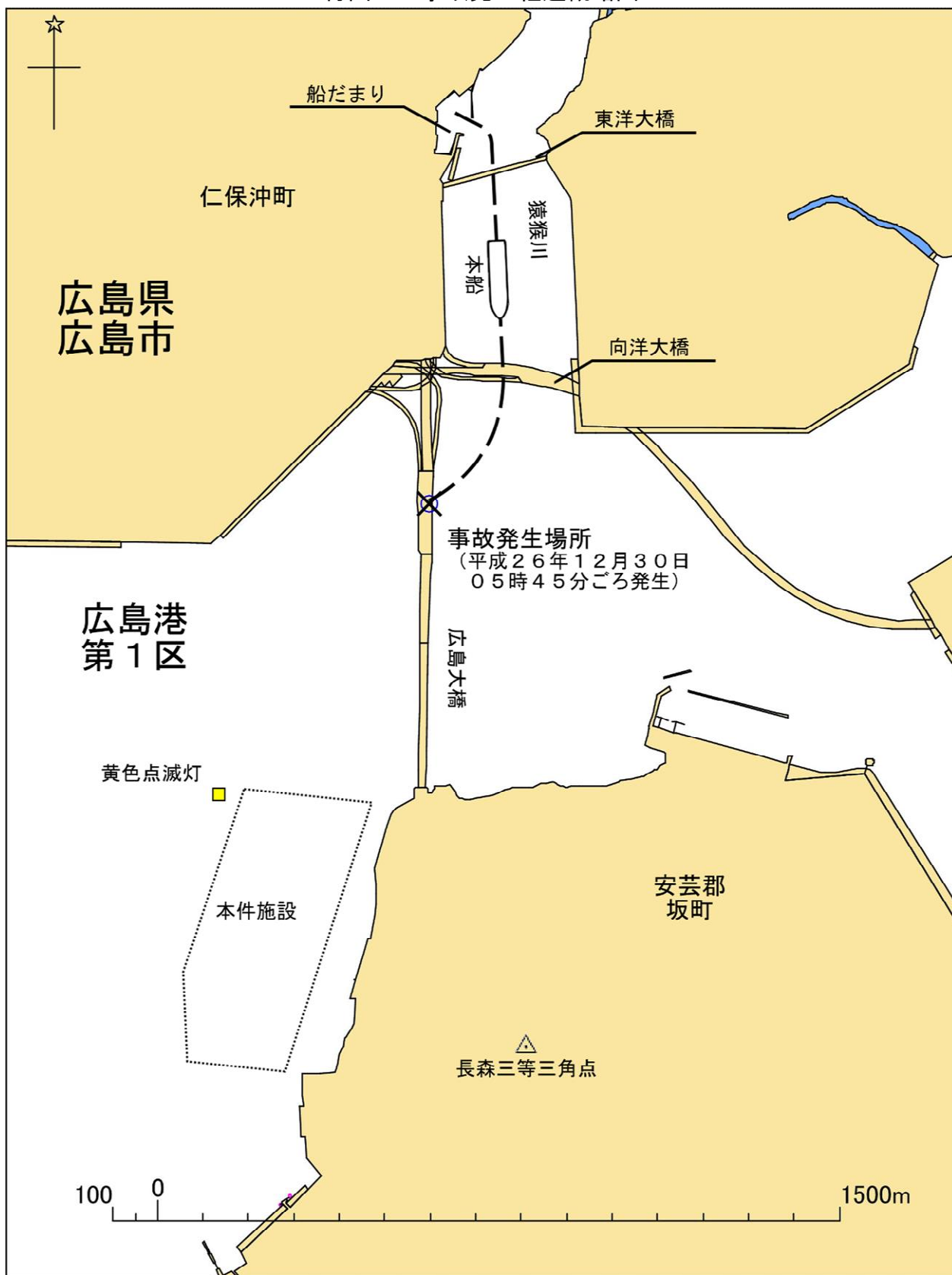


写真1 本船

