

船舶事故調査報告書

平成30年11月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年8月16日 09時50分ごろ
発生場所	広島県江田島市江田島湾 安芸中田港小方北防波堤灯台から真方位062°1,380m付近 （概位 北緯34°14.6′ 東経132°27.0′）
事故の概要	引船第五京栄丸は、かき筏をえい航して西北西進中、また、プレジャーボートAS21は、東北東進中、AS21の船外機が第五京栄丸のえい航索に衝突した。 第五京栄丸は、えい航索の一部に切損を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月7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 引船 第五京栄丸、6.6トン 293-7627広島、個人所有 10.20m (Lr) × 3.38m × 1.17m、鋼 ディーゼル機関、433.95kW、昭和53年6月 B プレジャーボート AS21、1.6トン 270-48907広島、株式会社広島ベイマリーナ（B社） 5.71m (Lr) × 2.29m × 1.23m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.6kW、平成30年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 40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15年3月28日 免許証交付日 平成30年6月29日 （平成35年11月27日まで有効） B 船長B 男性 70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51年7月16日 免許証交付日 平成26年5月29日 （平成31年6月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A えい航索の一部に切損

	B なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約2.4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員1人（以下「作業員A」という。）を乗せ、かき筏を移動させる目的で、平成30年8月16日07時50分ごろかき筏1台をえい航し、江田島市津久茂南方沖に向けて同市鷺部北西方沖を出発した。</p> <p>船長Aは、江田島湾を約0.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により西北西進中、0.75海里レンジに設定していたレーダーでB船を探知したので、操舵室で立って操船に当たっていたところ、左舷船首方約1,000mにB船を視認した。</p> <p>船長Aは、作業員Aを左舷側の見張りに当たらせ、B船が速力を落としたように見えたので、B船がかき筏をえい航しているA船を認め、かき筏の後方を通過すると思った。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、船長Aが、B船がA船とえい航しているかき筏との間に向けて航行してくるので危険を感じ、B船に対して汽笛により避航を促す信号を吹鳴し、B船が更に接近するので、作業員Aと共に後部甲板左舷側に出て、B船に向かって手を振りながら大声で叫んだものの、09時50分ごろ、B船の船外機がA船のえい航索に衝突した。</p> <p>船長Aは、そのまま航行を続けるB船を見て、えい航索を放してB船の後を追い、B船を停船させた後、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、かき筏を移動させる途中だったので、かき筏を目的地まで運んだ後、再びB船の近くに戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、家族3人を乗せ、釣りの目的で、09時20分ごろ江田島湾の釣り場に向け、広島県広島港第1区にあるマリーナを出航した。</p> <p>船長Bは、自らが操船に当たって約20knの速力で航行し、津久茂瀬戸に差し掛かった頃、約10knの速力に減じた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷船首方約1,000mにA船を認め、立ち上がって浮流物がないことを確認しながら航行していたところ、A船との距離が約300mとなったので、A船の船尾方を通過することとし、針路を左に転じて東北東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、船外機に衝撃を感じたので、流木に接触したと思い、主機を中立運転とした後、船外機の損傷の有無を確認したが、損傷を認めなかったため、航行を再開したところ、A船に停船を求められて停船した。</p> <p>B船は、釣りを行った後、14時00分ごろ帰途についた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の船体、写真2 A船</p>

	<p>のえい航索の損傷、写真3 B船の船体、写真4 B船の船外機参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、レーダー、GPSプロッター及び汽笛（電子ホーン）を装備し、機器等の故障及び不具合はなかった。</p> <p>A船がえい航していたかき筏は、縦横共に約25mで、長さ約250mのえい航索でえい航され、海面上の高さが約50cmであった。</p> <p>A船は、黒色の球形（上方）、ひし形（中央）、球形（下方）の形象物を掲げ、マストの上部に黄色回転灯2個を表示し、かき筏には高さ約1.5mの赤旗をかき筏の前後2か所に設置し、えい航索には黄色の浮き1個を設置していた。</p> <p>船長Aは、約30秒でえい航索を自ら切断することができるが、本事故時、B船が小型船だったので、B船に対して避航を促す注意喚起を行うことで対処しようと思った。</p> <p>B船は、GPSプロッターを装備し、機器等の故障及び不具合はなかった。</p> <p>B社は、全国に約140か所あるクラブに所属する、プレジャーボート等を貸し出す施設で、初めて利用する会員にはDVDに収録された教材を送付して視聴させた上で操船及び安全指導等を行い、貸し出すに際しては予定航路上の危険海域などを教示して会員証、免許証及び救命胴衣の着用状況を確認しており、所有するすべてのプレジャーボート等に保険を掛けていた。</p> <p>船長Bは、平成10年ごろB社のレンタル会員となり、一時脱会した後、平成28年ごろから再び同社の会員となって年に1回プレジャーボートで釣りを楽しんでいた。</p> <p>B社担当者は、B船が出航する前、船長Bに対して目的地付近の浅所の場所及び流木等の浮流物に対する注意喚起を行っていた。</p> <p>船長Bは、これまでかき筏をえい航している船舶を見掛けたことがなかったので、本事故時、A船がかき筏をえい航しているとは思わず、出航前にB社担当者から流木等の浮流物に対する注意喚起を受けていたので、前路が見えやすいように立って操船に当たり、浮流物の有無を確認することに注意を向けていた。</p> <p>船長Bは、A船が表示していた形象物等に気付かず、その意味も知らなかった。</p> <p>船長Bは、本事故直前、A船の汽笛を聞いておらず、船長A及び作業員Aが手を振って大声で叫んでいることにも気付かなかった。</p> <p>船長Bは、本事故時、低速力で航行中のA船を認めた際、A船が減速し、B船に進路を譲ってくれたと思った。</p>
分析	
乗組員等の関与	A なし、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、かき筏をえい航して江田島湾を西北西進中、船長Aが、接近するB船を認めて危険を感じ、汽笛を吹鳴した後、作業員Aと共にB船に対して手を振って大声を出したものの、A船のえい航索にB船の船外機が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江田島湾を東北東進中、船長Bが、A船を認めた際、A船がかき筏をえい航していることに気付かなかったことから、A船の船尾方を通過しようと思ひ、A船のえい航索に向けて航行し、船外機がえい航索に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、江田島湾において、A船がかき筏をえい航して西北西進中、B船が東北東進中、船長Bが、A船がかき筏をえい航していることに気付かなかったため、A船の船尾方を通過しようと思ひ、えい航索に向けて航行し、B船の船外機がA船のえい航索に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>B社は、本事故後、レンタル時に、会員に対して広島湾特有の地域の特性（かき養殖施設等）を把握させるとともに安全航行（引船の形象物及び速力の状況等）に対する注意喚起を行うことにした。</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"> ・かき養殖施設等の地域の特性を考慮しながら航行すること。 ・相手船が表示する形象物等に注意を払って航行するとともに形象物等の意味を理解しておくこと。 ・低速力で航行中の引船を認めた際、えい航物件の有無を確認すること。 ・船舶のレンタル会社は、レンタル時に、会員に対して地域的な特性を把握させるとともに安全航行に対する項目を再検討し、注意喚起を実施することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

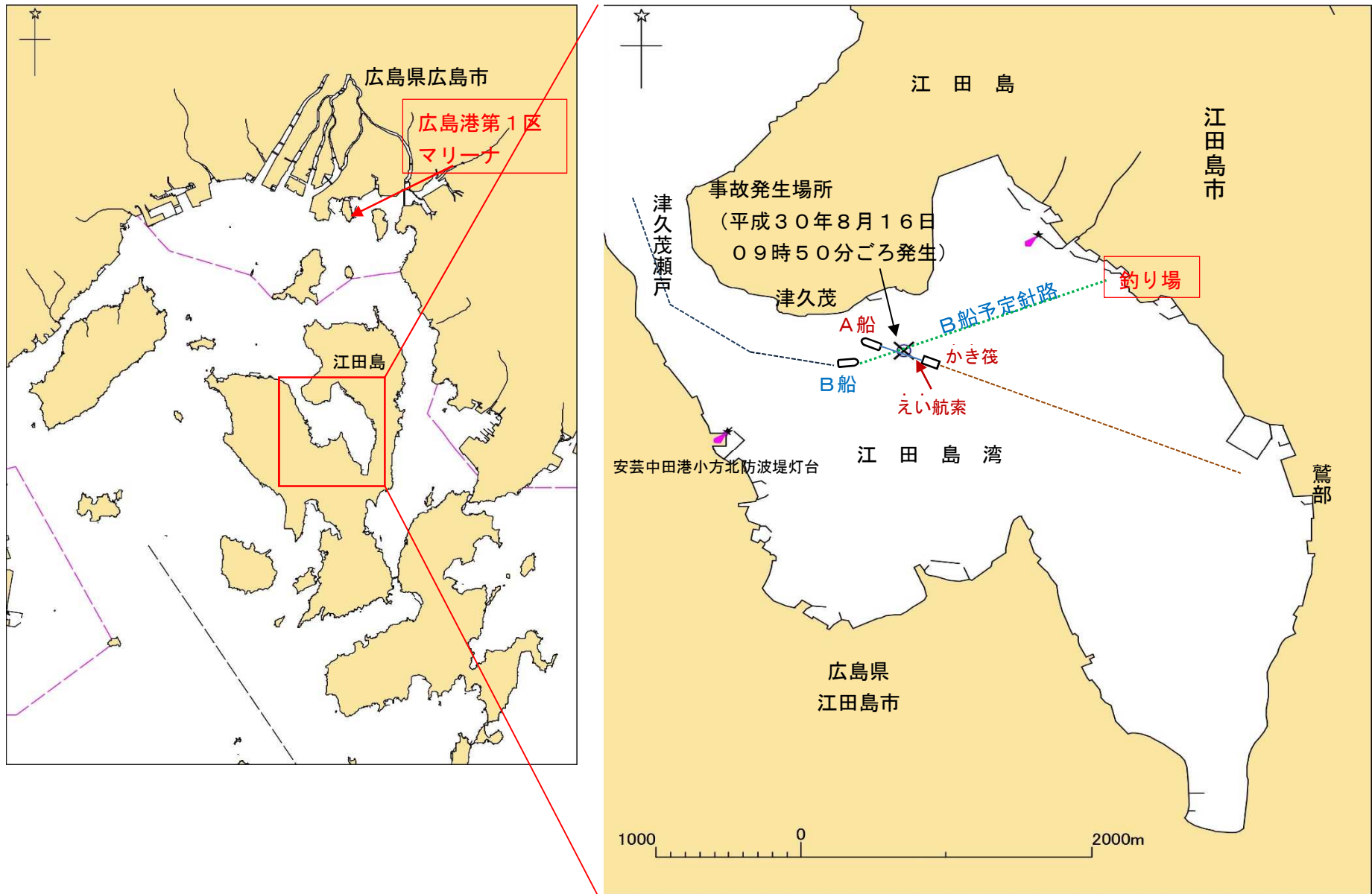


写真1 A船の船体



写真2 A船のえい航索の損傷



写真3 B船の船体



写真4 B船の船外機

