

船舶事故調査報告書

平成30年5月30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3月8日 10時25分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 <small>じごぜん</small> 地御前港西防波堤灯台から真方位102° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.9′ 東経132° 21.5′）
事故の概要	旅客船さくらは、北東進中、また、プレジャーボート <small>ひろえい</small> 広栄は、南進中、両船が衝突した。 さくらは、旅客3人及び甲板員が負傷し、船首部の圧壊等を生じ、また、広栄は、右舷船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月9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 旅客船 さくら、13トン 290-63640広島、株式会社アクアネット広島（A社） 17.60m×4.08m×1.30m、FRP ディーゼル機関2基、508kW（合計）、平成26年6月 B プレジャーボート 広栄、11トン HS2-1996（漁船登録番号）、個人所有 14.41m（Lr）×3.60m×1.20m、軽合金 ディーゼル機関2基、508kW（合計）、平成7年7月14日 第273-8132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 49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 昭和63年6月6日 免許証交付日 平成25年4月18日 （平成30年6月19日まで有効） B 船長B 男性 74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3年8月26日 免許証交付日 平成28年6月21日 （平成33年8月25日まで有効）

死傷者等	A 軽傷 4人（旅客A ₁ 、旅客A ₂ 、旅客A ₄ 及び甲板員A） B なし
損傷	A 船首部の圧壊等 B 右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約3.4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、旅客4人を乗せ、平成30年3月8日10時20分ごろ広島県広島市元安川^{もとやす}にある元安橋^{もとやす}橋橋に向け、広島県廿日市市^{はつかいち}巖島^{いづくしま}港の宮島港3号^{みやじま}橋を出発した。</p> <p>A船は、船長Aが、操縦席の椅子に腰を掛け、基準航路に沿って航行することとし、‘廿日市市にある貯木場’（以下「本件貯木場」という。）南方沖を約18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により北東進していた。</p> <p>船長Aは、10時24分ごろ左舷船首方に、右方に横切る状態で接近するB船を視認し、B船が保持船であるA船をいずれ避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、A船の進路を避ける気配がなく接近するB船を見て、危険を感じて主機を中立、続いて全速力後進としたが、10時25分ごろ、その左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>旅客A₁とその家族である旅客A₂及び旅客A₃の3人は、客室内の座席にそれぞれ腰を掛け、左舷前方のB船を見ていて、危ないと話していたところ、衝突の衝撃で、3人共座席からすべって前方に移動し、旅客A₁及び旅客A₂は、足元に置いていたスーツケース及びシルバーカーに倒れ込んだのちに、また、旅客A₃は直接前部座席の背面にそれぞれ身体が当たるなどした。</p> <p>旅客A₄は、客室内の座席に腰を掛けていたところ、衝突の衝撃で、座席からすべって落ち、床面に膝をついた。</p> <p>甲板員Aは、甲板員区画に置かれたキャスター付きの椅子に腰を掛けていたところ、衝突の衝撃で、椅子ごと前方に移動し、前部座席の背面で顔を打った。</p> <p>船長Aは、旅客の負傷の有無等を確認したのち、A社運航管理者に本事故の発生を報告した。</p> <p>A船は、船長Aが航行可能であることを確かめたのち、自力で航行して宮島港3号橋に向かった。</p> <p>旅客A₁、旅客A₂及び旅客A₃は、A社が手配した救急車で広島市内の病院に搬送されて診察を受け、旅客A₁が頸椎^{けいずい}捻挫、腰椎^{りゅうずい}捻挫及び腰部打撲並びに旅客A₂が右腰部打撲傷、右下肢打撲傷及び右肩打撲傷とそれぞれ診断され、旅客A₂が12日に別の千葉県市川市内の病院で診察を受け、頸部^{けいぶ}捻挫と診断された。</p> <p>旅客A₄は、8日に広島市内の病院で診察を受け、両下腿挫滅創並</p>

	<p>びに左手関節、両膝及び臀部打撲と診断された。</p> <p>甲板員Aは、9日に廿日市市内の病院で診察を受け、全治2週間の口唇裂創と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、めばる釣りの目的で、8日10時20分ごろ広島県江田島市大奈佐美島^{おおなまきび}西方沖の釣り場に向け、広島港第3区にある五日市漁港^{いつかいち}を出発した。</p> <p>B船は、船長Bが、10時24分ごろ本件貯木場東方沖に至った頃、0.75Mレンジに設定したレーダーで、右舷船首方にいずれも遠ざかる方向に西進する小型船3隻及び左舷船首方に停泊している貨物船1隻を探知したが、目視で前路に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船がないものと思い、約25knの速力とし、手動操舵により南進した。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、釣りの準備のことを考えながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、衝撃を感じたので、主機を停止し、A船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、右舷船首部の破口から浸水が認められたので、船長Bが修理業者に連絡をしたのち、自力で航行して五日市漁港に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況(船首部)、写真2 B船の損傷状況(右舷船首部) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、休止状態のレーダー、GPSプロッター及び汽笛を装備し、機器等の故障及び不具合はなかった。</p> <p>船長Aは、昭和63年に小型船舶操縦士免許を取得してから漁船の船長として乗船し、平成26年にA社に入社して甲板員及び船長として乗船し、A船には平成28年8月から船長として乗船していた。</p> <p>船長Aは、これまでは汽笛を使用しなくても避航船が避けてくれたので、汽笛を使用する状況になったことがなかったが、早めに汽笛を吹鳴していれば、B船にA船の存在が分かってもらえたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>A船では、本事故当時、旅客A₁及び旅客A₂が左舷側最後部の優先席に、旅客A₃が左舷側後部から2列目の席に、旅客A₄が右舷側最前列の席にそれぞれ腰を掛けていた。(図1 参照)</p> <div data-bbox="560 1659 1444 2027" data-label="Diagram"> </div>

	<p>(図1 本事故当時の旅客等の着席場所)</p> <p>A社は、安全統括管理者、運航管理者及び船長Aが、旅客の対応等を優先して、事故処理基準に定められている事故発生時の通報を海上保安庁及び運輸局に行っていなかったが、消防署から海上保安庁への通報により、本事故の発生を知った海上保安庁から8日11時30分ごろ本事故の問い合わせがあった。</p> <p>船長Bは、目視で周囲の状況を確認した際、本件貯木場南西方沖に設置されたかき養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）越しにA船が存在し、視認できる状況であったが、よく見ていなかったため、A船を見落としたかもしれないと本事故後に思った。</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 あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、広島港第3区を北東進中、船長Aが、針路及び速力を保持したまま航行したことから、衝突を避けるための動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、左舷船首方に、右方に横切る状態で接近するB船を視認した際、B船が保持船であるA船の進路をいずれ避けてくれるものと思いき、汽笛による疑問信号（警告信号）を行わなかったことが本事故発生に関与したものと考えられる。</p> <p>B船は、広島港第3区を南進中、船長Bが、前路に航行の支障となる他船がないものと思込み、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、目視で周囲の状況を確認した際、本件養殖施設越しにA船を視認できる状況であったが、A船を見落としていたことから、前路に航行の支障となる他船がないものと思込んだものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、広島港第3区において、A船が北東進中、B船が南進中、船長Aが、針路及び速力を保持したまま航行し、また、船長Bが、前路に航行の支障となる他船がないものと思込み、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・相手船の動静に疑義を感じた場合、早期に汽笛による警告信号を行うこと。 ・操船中は、予断を持たず、常時適切な見張りを行うこと。 ・港内や付近に障害物がある海域を航行する場合、保持船、避航船に関わらず、衝突を避けるための動作を適切にとること。

	・ 事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。
--	---------------------------

付図1 事故発生経過概略図

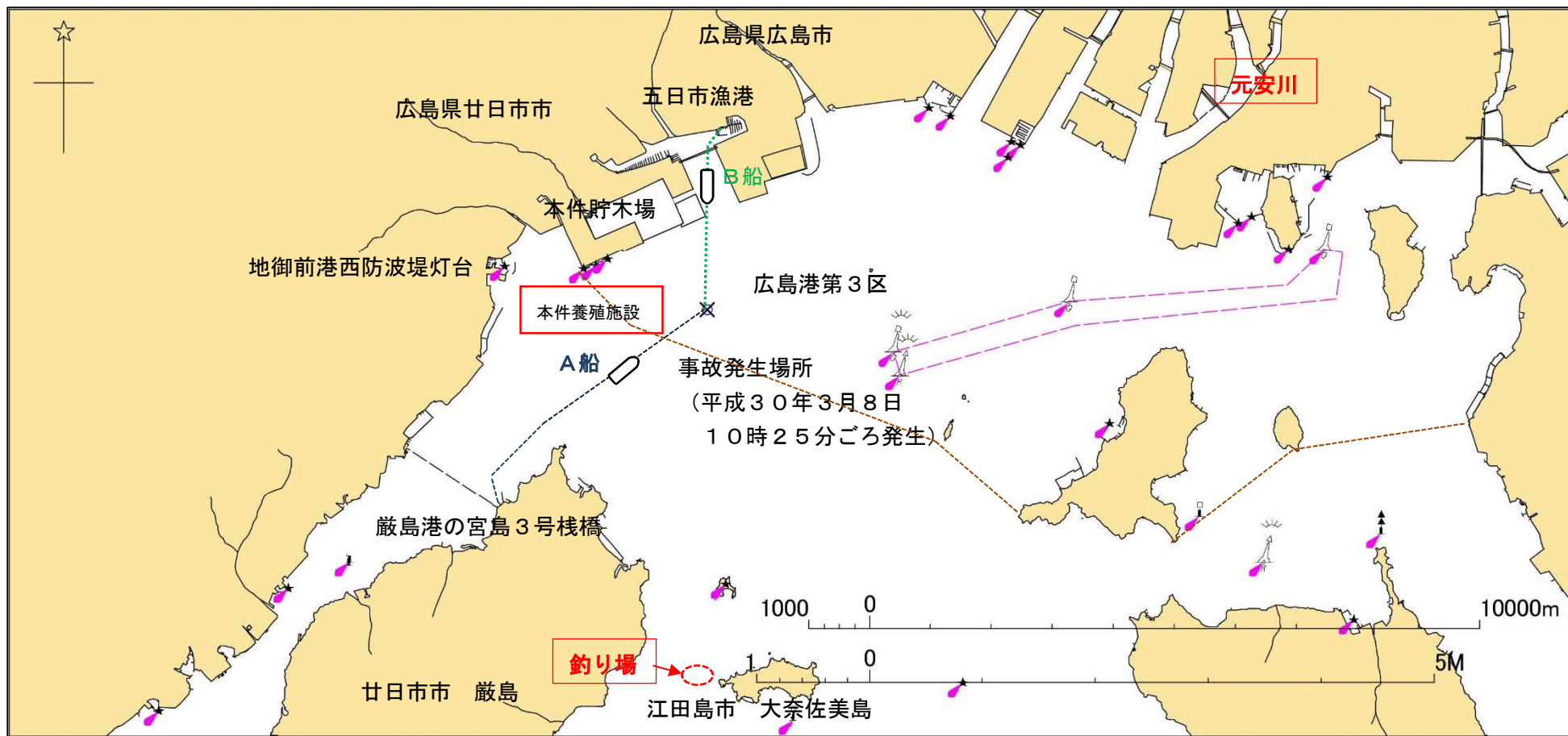


写真1 A船の損傷状況（船首部）



写真2 B船の損傷状況（右舷船首部）

