

# 船舶事故調査報告書

令和元年10月9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（護岸）
発生日時	令和元年6月9日 00時00分ごろ
発生場所	広島県尾道市生口島五本松崎 伊予北浦港北浦防波堤北灯台から真方位330° 1.3海里（M） 付近 （概位 北緯34° 15.4′ 東経133° 05.1′）
事故の概要	プレジャーボート牛若丸Ⅲは、緩やかに左転しながら航行し、護岸に衝突した。 牛若丸Ⅲは、同乗者1人が負傷し、船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月18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 牛若丸Ⅲ、5トン未満 273-7962広島、個人所有 6.56m（Lr）×2.37m×1.22m、FRP ガソリン機関（船外機）、103kW、平成7年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年8月6日 免許証交付日 平成29年2月13日 （令和4年8月5日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（同乗者）
損傷	船首部外板に破口等、船首船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 約2.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 月齢：5.7
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。）を乗せ、釣りの目的で、令和元年6月8日20時00分ごろ多々羅大橋付近の釣り場に向け、尾道市因島所在の金山港を出港した。 本船は、23時50分ごろ釣りを終えて帰航することとし、船長が操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者Aが同室左

舷側の座席に腰を掛けてスマートフォンを操作し、同乗者Bが後部甲板の座席に腰を掛けて釣り道具の片付けをしながら、約15～18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、生口島南方沖を同島南岸に沿って手動操舵により航行した。(図1参照)



図1 船長及び同乗者2人の乗船場所と姿勢(イメージ)

船長は、周囲が真っ暗であったので、後方の多々羅大橋の橋梁灯を見て自船の位置を確かめながら、約5°左舵を取ったり、舵を中央に戻したりを繰り返しながら操船中、操舵室の窓の内側が曇って前方が見えにくくなったので、操縦席から立ち上がって窓ガラスを拭くこととした。

本船は、23時59分ごろ、船長が、舵輪から手を離して布で窓ガラスを拭き始め、拭き終わって操縦席に腰を掛けて前方を見たところ、至近に五本松崎の護岸が見え、主機を中立運転としたが、9日00時00分ごろ同護岸に衝突した。(図2参照)



図2 窓ガラスを拭いている船長の様子（イメージ）

同乗者Bは、座席から投げ出されて甲板上で前方に回転し、操舵室後部の扉で背中を強く打った。

本船は、船首部が消波ブロックに乗り揚げた状態で停止し、同乗者A及び同乗者Bが陸に上がった後、自然に離岸したので、船長が操船して帰途についた。

船長は、金山港に到着後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

同乗者Bは、五本松崎付近で釣りをしていた人が要請した救急車で、広島県三原市内の病院に搬送され、右第2、3肋骨骨折及び右鎖骨近位端骨折と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船船首部の損傷状況 参照）

その他の事項

A船は、レーダーを備えておらず、GPSプロッターを装備していたが、令和元年5月上旬ごろから故障しており、本事故当時、電源を入れていたが、画面が固まるなど、自船の位置が正常に表示されていなかった。

船長は、GPSプロッターの修理を依頼するか新替えるか迷っていたが、早めに修理するなどしておけば良かったと本事故後に思った。

船長は、月平均で約1～2回釣りに出掛けていて、慣れた海域だったので、ふだん約20knの速力で航行していたが、本事故当時、周囲が真っ暗な状況であったので、ふだんよりも幾分か速力を落として航行していた。

船長は、本事故の翌日が仕事であったので、少しでも早く帰港しようと思い、窓ガラスを拭きながら航行してしまったと本事故後に思っ

	<p>た。</p> <p>船長は、本事故当時、左舵を取った状態から舵を中央に戻すことを忘れ、緩やかに左転しながら航行し、五本松崎の護岸に向かったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Bは、ふだん船長と一緒に釣りに出掛ける際、見張りの補助に当たっていたが、本事故当時、約10～15分のつもりで釣り道具の片付けを行っており、片付けが終わってから見張りの補助に当たろうと思っていた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、周囲が真っ暗で、GPSプロッターが故障している状況下、約15～18knの速力で生口島南方沖を同島南岸に沿って航行中、船長が、約5°左舵を取った状態から舵を中央に戻すことなく、窓ガラスを拭きながら航行を続けたことから、緩やかに左転しながら五本松崎の護岸に向かう針路となっていることに気付かず、同護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、約5°左舵を取ったり、舵を中央に戻したりを繰り返しながら操船に当たっているうちに、操舵室の窓の内側が曇って前方が見えにくくなったことから、窓ガラスを拭きながら航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、GPSプロッターが故障している状況下、約15～18knの速力で生口島南方沖を同島南岸に沿って航行中、船長が、約5°左舵を取った状態から舵を中央に戻すことなく、窓ガラスを拭きながら航行を続けたため、緩やかに左転しながら五本松崎の護岸に向かう針路となっていることに気付かず、同護岸に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・故障したGPSプロッターは、早期に修理又は新替えし、正常に作動するGPSプロッターを活用して船位を確認しながら航行すること。</li> <li>・慣れた海域であっても、周囲が真っ暗で陸岸が視認しづらい場合、安全な速力で航行すること。</li> <li>・航行中は、操船に専念し、窓ガラスが曇るなど、操船に支障を来すときは安全な場所に停船して拭くなどの措置をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

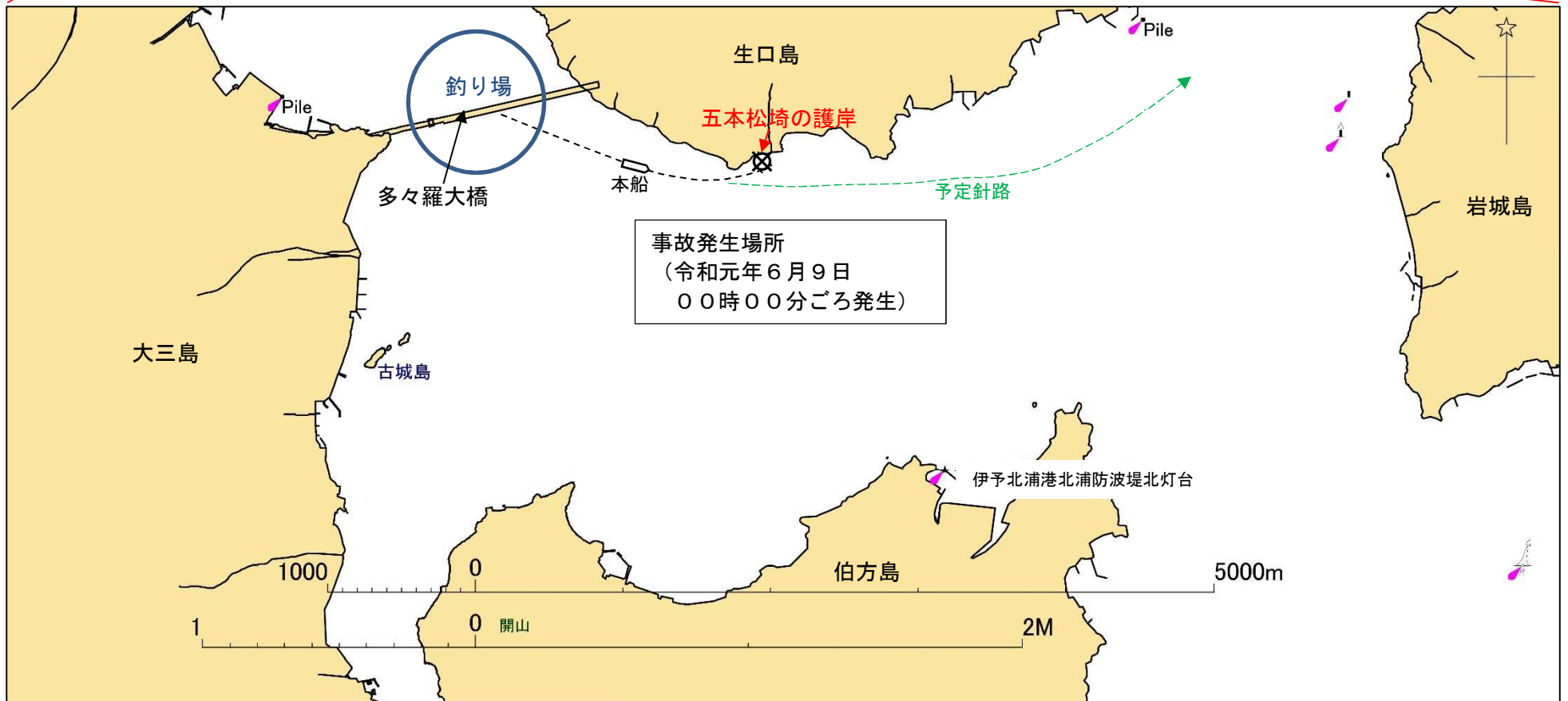
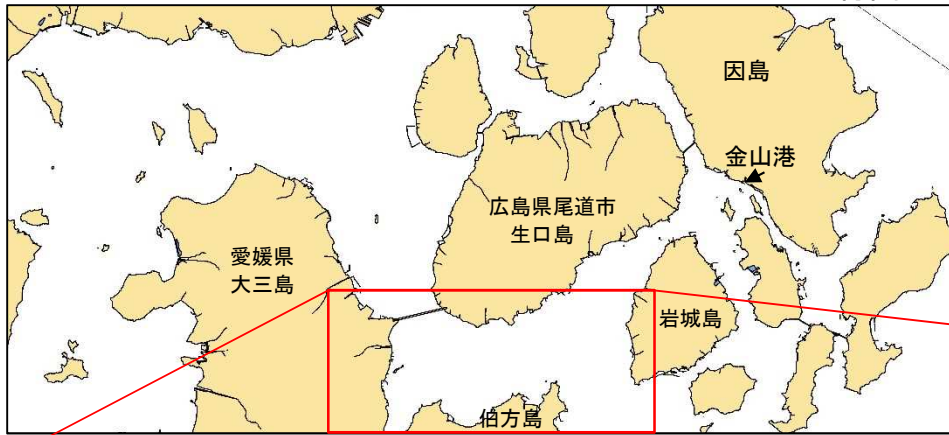


写真1 本船船首部の損傷状況

