

船舶事故調査報告書

令和元年5月29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（岸壁）
発生日時	平成30年9月23日 09時27分ごろ
発生場所	広島県尾道系崎港第4区（尾道水道） 牛ノ浦灯台から真方位076° 230m付近 （概位 北緯34° 23.8′ 東経133° 10.8′）
事故の概要	プレジャーボートブリーズは、発航後間もなく、岸壁に衝突した。 ブリーズは、同乗者1人が死亡し、船長及び同乗者5人が負傷し、船首部に破損を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月25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 ブリーズ、5トン未満 293-29409広島、個人所有 7.36m (Lr) × 2.61m × 1.39m、FRP ディーゼル機関、77.2kW、平成7年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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7月10日 免許証交付日 平成26年9月16日 （令和2年7月9日まで有効） 同乗者A 女性 85歳 同乗者B 女性 60歳 同乗者C 男性 36歳 同乗者D 女性 28歳 同乗者E 女性 36歳 同乗者F 男性 3歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）、重傷 5人（船長、同乗者B、C、D及びE）、軽傷 1人（同乗者F）
損傷	本船 船首部に破損（廃船処理） 岸壁 石垣に衝突痕
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 東北東流約1ノット

	(kn) (尾道水道)
事故の経過	<p>本船は、平成30年9月23日09時20分ごろスリングが掛けられてクレーンで海面に降ろされ、船長が1人で乗り組み、同乗者A～Fを乗せ、バッテリーの点検等を終え、約5～6分間のアイドリング運転の後、スリングから抜け出し、広島県竹原市大久野島に昼過ぎまで滞在する予定で、同島に向けて尾道糸崎港第4区の岸壁を離れ、主機を前進にかけて尾道水道の中央部に向けて南西進を始めた。</p> <p>船長は、操舵室右舷前部の操縦席に腰を掛け、同乗者Aを同室左舷前部の長椅子に座らせ、同乗者B及び同乗者Cを長椅子の前後に立たせ、同乗者Dを後部甲板左舷のハッチに腰を掛けさせ、同乗者E及び同乗者Fを船室左舷側のソファで休憩させ、尾道水道中央部に至れば同水道に沿って西進するつもりで、本船の船首を南西方に向けて増速した。</p> <p>船長は、右手で機関操縦レバーを、左手で舵輪を握り、周囲に他船がないことを確かめた後、救命胴衣を着用するよう同乗者に指示し、同乗者Eが船室内に備えていた幼児用を含む救命胴衣を取り出したところで、首掛け式及びベルト式の各救命胴衣を取り出すよう同乗者Cに指示した。</p> <p>船長は、船首方を見ながら操船に当たっていた際、同乗者Cから道具箱に救命胴衣が入っていない旨の報告を受け、後部甲板を向き、同甲板に置いた保冷箱に救命胴衣を格納していることを伝えていたところ、09時27分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長は、事態を理解できずにいたものの、同乗者の負傷状況を確認するうちに、本船が左転して対岸（尾道市向島^{むかい}）の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に衝突したことを認め、09時28分ごろ同乗者Eに携帯電話で119番に通報させて救急車を要請した。</p> <p>本船は、本事故の発生に気付いた舟艇保管・整備業者が向かわせた船舶に発航場所までえい航された。</p> <p>同乗者Dはドクターヘリで、また、船長及び他の同乗者は救急車で、3か所の病院にそれぞれ搬送された。</p> <p>同乗者Aは、重傷胸部外傷を原因とする出血性ショックにより9月25日に死亡した。</p> <p>船長は右多発肋骨骨折等、同乗者Bは右肩関節脱臼骨折、同乗者Cは全身打撲等、同乗者Dは第2頸椎^{ろっ}椎体前縁骨折等、同乗者Eは外傷性クモ膜下出血等、同乗者Fは頭部打撲等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 外観、写真2 操舵室及び後部甲板、写真3 舵輪及びコンソールパネル、写真4 損傷状況参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、約20～30秒間船尾方を振り向いていて、本船が本件岸壁に向かっていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p>

船長は、ふだん、発航に先立ち、同乗者に救命胴衣を着用させていたが、本事故当時、予定より発航するのが遅れていたため、発航後に救命胴衣を着用させることとした。

船長は、発航後、早く同乗者に救命胴衣を着用させようと思い、救命胴衣の格納場所を同乗者に伝えていた。

本船は、本事故当時、同乗者が左舷寄りに位置していた。(図1参照)

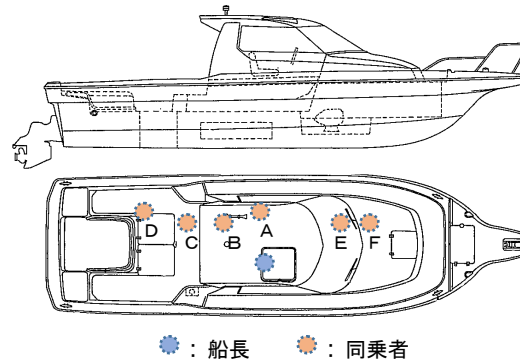


図1 外観及び各人の乗船位置

船長は、舵輪を回した記憶がなく、左転した理由が分からなかったが、舟艇保管・整備業者の説明を聞き、本船が、船底がV型である上、操縦席を除いて座席が左舷側に設けられていることから、同乗者が増えるに連れ、左舷側への傾斜が増して左方に回頭する傾向があったことが関与したかもしれないと本事故後に思った。

船長は、発航後、約10knだった速度(対地速度、以下同じ)が、約15knになったころ衝突した可能性があると本事故後に思った。

船長は、平成29年11月以降、本船を操船していなかった。

尾道水道は、向島及び尾道市岩子島と本州との間にある、幅約300mの狭水道で、水道全体が尾道糸崎港の港域に相当している。

分析

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

あり
不明
なし

本船は、尾道糸崎港第4区において、南西進中、船長が、早く同乗者に救命胴衣を着用させようと思い、後部甲板を向いていたことから、本船が左方に回頭して本件岸壁に向かっていることに気付かず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。

本船は、船底がV型である上、操縦席を除いて座席が左舷側に設けられており、同乗者全員が左舷寄りに位置していたことから、左舷側への傾斜が増して左方に回頭した可能性があると考えられるが、本船の進路に関する客観的な情報が得られないため、左方に回頭した理由については、明らかにすることはできなかった。

<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、尾道系崎港第4区において、南西進中、船長が、早く同乗者に救命胴衣を着用させようと思い、後部甲板を向いていたため、本船が左方に回頭して本件岸壁に向かっていていることに気付かず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船長は、狭い水道を航行する場合、予定の進路に沿って航行できるように、進行方向を視認しながら操船に専念すること。 ・ 船長は、進行方向を視認できない事情が生じた際は、船舶を安全な海域に一旦停めるなどした後、対応すること。 ・ 船長は、船舶の保針性等、操船に関する性能や傾向を把握しておくこと。 ・ 船長は、発航に先立ち、暴露甲板に位置する同乗者に救命胴衣を着用させておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

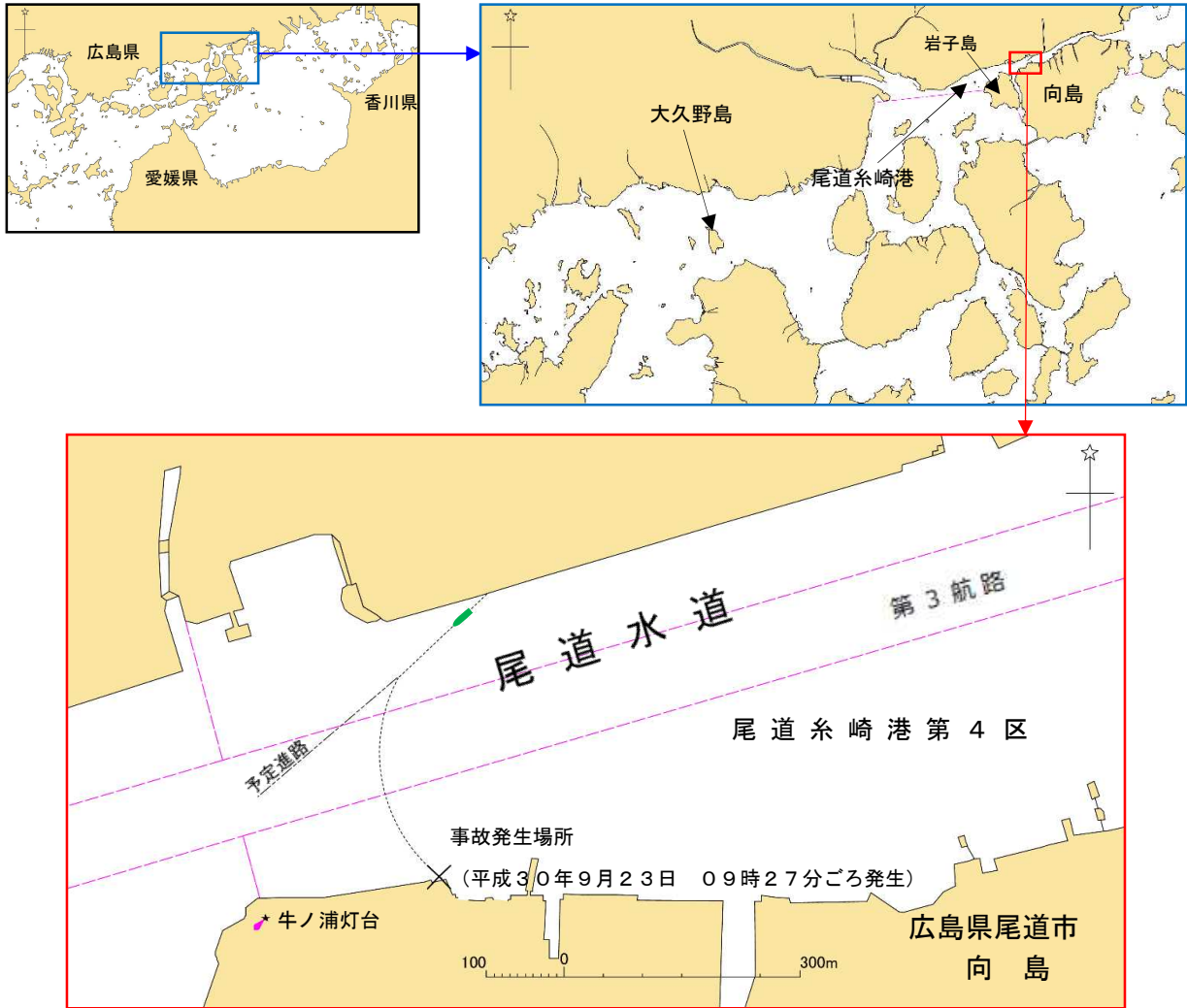


写真1 外観



写真2 操舵室及び後部甲板

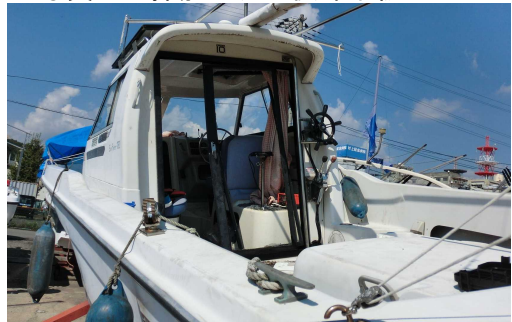


写真3 舵輪及びコンソールパネル



写真4 損傷状況

