

# 船舶事故調査報告書

令和元年7月3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31年3月26日 07時45分ごろ
発生場所	広島県広島港第2区 <sup>にの</sup> 似島東方沖 宇品 <sup>うしな</sup> 灯台から真方位192° 1,710m付近 (概位 北緯34° 19.5′ 東経132° 27.5′)
事故の概要	自動車専用船 <sup>カリユシ</sup> KARIYUSHI LEADER <sup>リーダー</sup> は、錨泊中、また、旅客船 <sup>しょうわん</sup> 少年丸第3けいりん号は、東北東進中、少年丸第3けいりん号が左転して KARIYUSHI LEADER に衝突した。 KARIYUSHI LEADER は、船尾部外板に擦過傷を生じ、また、少年丸第3けいりん号は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成31年3月26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 自動車専用船 KARIYUSHI LEADER、31,760トン 9403217（IMO番号）、東明汽船株式会社（船舶所有者、A社）、ESTEEM MARITIME S.A.（船舶借入人） 179.90m×32.20m×21.62m、鋼 ディーゼル機関、14,120kW、平成20年3月 B 旅客船 少年丸第3けいりん号、19トン 281-27704 広島、社会福祉法人似島学園（B社） 15.10m×4.00m×1.85m、FRP ディーゼル機関、279.5kW、平成3年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 54歳 締約国資格受有者承認証 船長（日本国発給） 交付年月日 2018年1月15日 (2023年1月14日まで有効) 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 31歳 締約国資格受有者承認証 船長（日本国発給） 交付年月日 2018年1月22日 (2023年1月21日まで有効) B 船長B 男性 29歳 二級小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 平成26年12月11日</p> <p>免許証交付日 平成27年7月13日</p> <p>(令和2年7月12日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船尾部外板に擦過傷</p> <p>B 船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約1.3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか20人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、平成31年3月25日23時06分ごろ似島東方沖で投錨し、航海士Aが停泊当直に当たり、船首を北方に向けて錨泊していた。</p> <p>船長Aは、26日08時20分ごろ代理店から電話で連絡を受け、A船の船尾部にB船の船首部が衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、学生1人を乗せ、07時35分ごろ、広島港第1区所在の広島市営棧橋に向け、同港第2区似島所在の似島学園前棧橋を出航した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側にある操縦席に腰を掛け、約3～4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、かき筏とかき筏との間の水路（以下「本件水路」という。）を航行中、携帯電話の操作を終えて操縦席上部の台に置いた。</p> <p>B船は、本件水路を通過し終え、船長Bが、前方に認めていた錨泊中のA船の船尾端を約200m隔てて航行する針路とし、操縦ハンドルを右手で握り、主機操縦レバーを左手で操作し、約13knの速力に増速して手動操舵により東北東進を始めた。</p> <p>B船は、波を受けて船体が動揺し、台に置いていた携帯電話が床に落下した。</p> <p>船長Bは、操縦ハンドルを左手に持ち替え、携帯電話を拾おうとして右手を伸ばしたが、なかなか手に付かなかった。（図1参照）</p>

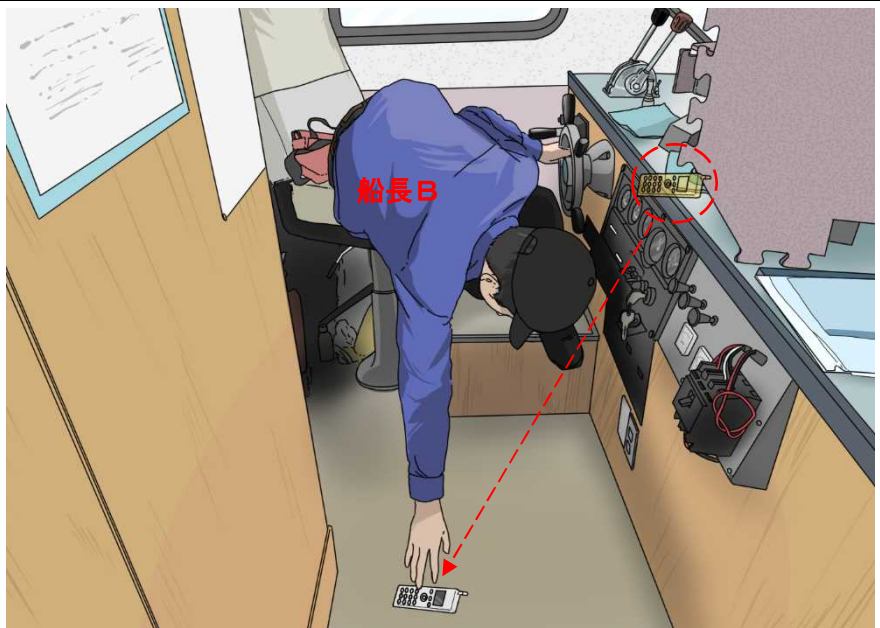


図1 操縦ハンドルを左手で握り、携帯電話を拾おうとして右手を伸ばしている船長Bの様子（イメージ）

B船は、船長Bが、ようやく携帯電話を拾うことができ、携帯電話が故障していないか確認した後、前方を見たところ、至近にA船を認め、07時45分ごろ、後進をかけようとして主機操縦レバーのクラッチを中立にしたとき、その船首部がA船の船尾部に衝突した。

船長Bは、直ちに118番通報を行った。

B船は、海上保安庁の巡視艇の到着を待って、自力で航行して似島学園前棧橋に戻った。

（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）

その他の事項

船長Bは、平成26年10月にB社に採用され、小型船舶操縦免許を取得した後、平成27年7月からB船の船長として乗船していた。

船長Bは、ふだん航行中に物を床に落とした際、速力を落とさずに操縦席から立ち上がって約2～3秒間で拾ったことがあり、本事故時、操縦席に腰を掛けたままでも手が届きそうであったので、立ち上がって拾おうとせず、思ったよりも時間が掛かってしまったと本事故後に思った。

船長Bは、携帯電話を拾おうとしているとき、操縦ハンドルを左手で持った姿勢で、操縦ハンドルを回さないようにして、身体を支えようという意識があったが、右手を伸ばしたときに無意識のうちに左に切ってしまったのではないかと本事故後に思った。

船長Bは、約30秒間前方を見ていなかったと本事故後に思った。

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、似島東方沖で船首を北方に向けて錨泊中、船尾部にB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、似島東方沖を約 13kn の速力で東北東進中、船長Bが、床に落下した携帯電話を拾おうとして操縦席に腰を掛けた姿勢で、操縦ハンドルを左手で握り、右手を伸ばした状態で航行したことから、無意識のうちに操縦ハンドルを操作し、左転しながらA船に向かう進路となったことに気付かず、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中、床に物を落とした場合、操縦席から立ち上がって約2～3秒間で拾っていたが、本事故時、携帯電話を拾おうとした際、舵輪から手を離して拾おうとせず、思ったよりも時間が掛かり、約30秒間前方を見ていなかったことから、左転しながらA船に向かう進路となっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、似島東方沖において、A船が錨泊中、B船が約13knの速力で東北東進中、船長Bが、床に落下した携帯電話を拾おうとして操縦席に腰を掛けた姿勢で、操縦ハンドルを左手で握り、右手を伸ばした状態で航行したため、無意識のうちに操縦ハンドルを操作し、左転しながらA船に向かう進路となったことに気付かず、B船がA船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>・操船中に落下した物を拾う際は、操縦ハンドル等を握ったまま拾おうとせず、停止又は最小限度の速力に落として周囲の安全を確認した後に素早く拾うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

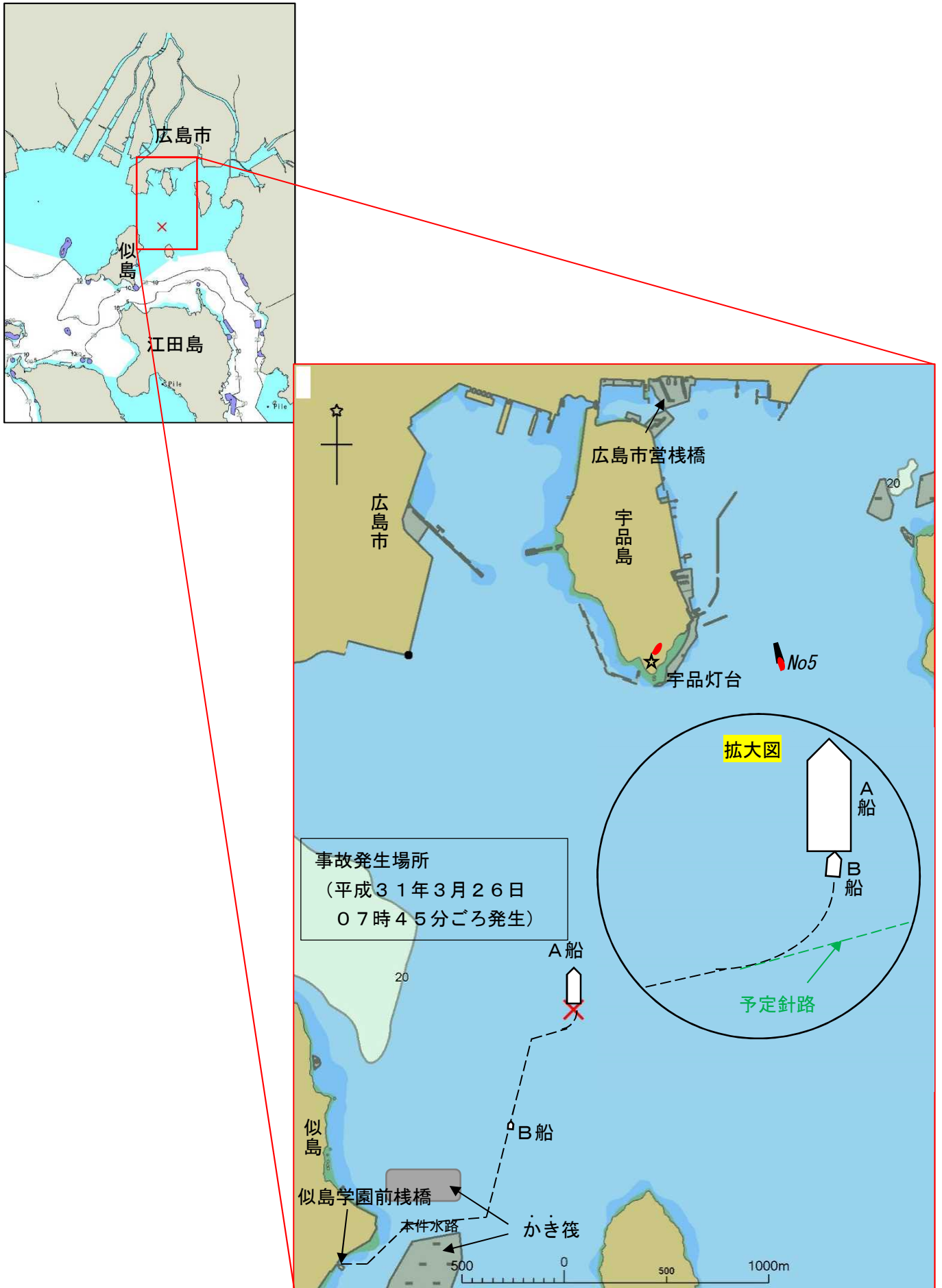


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

