

船舶事故調査報告書

平成31年1月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（かき筏）
発生日時	平成30年9月15日 21時30分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港草津外中防波堤灯台から真方位153° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.6′ 東経132° 24.8′）
事故の概要	プレジャーボートSAFETYは、南東進中、かき筏に衝突した。
事故調査の経過	平成30年9月28日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート SAFETY、4.5トン HS3-43769（漁船登録番号）、個人所有 第270-48137号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	本船 プロペラ翼等に曲損 かき筏 竹材の一部に割損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、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 月齢：4.9
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人等8人を乗せ、花火大会の見物を終え、帰航の目的で、広島港第1区にある係留地に向けて広島港広島ガス廿日市シーバース灯の南西方沖を出発した。</p> <p>本船は、法定灯火を表示し、船長が、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、GPSプロッター及び0.5Mレンジに設定したレーダーを起動させ、手動操舵により約15～20ノットの対地速力で東南東進していた。</p> <p>本船は、針路をかき養殖施設（以下「A施設」という。）と別のかき養殖施設（以下「B施設」という。）との間に向け、‘同じ方向に向かって航行する船舶’（以下「先航船」という。）の後方を南東進中、先航船に続いて左転したところ、かき筏（以下「本件かき筏」という。）に衝突し、乗り上げた。</p> <p>船長は、これまでに本件かき筏付近を航行したことがなく、先航船の後ろをついて行けば、A施設とB施設との間を安全に航行できると思い、GPSプロッターとレーダーを見ていなかったが、もう少し速力を落とした上で両機器を活用し、自船の位置を確認して航行すればよかったと本事故後に思った。</p>

分析	<p>本船は、広島港第3区に設置されたA施設とB施設との間を南東進中、船長が、先航船の後ろをついて行けば安全に航行できると思い、船位の確認を適切に行っていなかったことから、本件かき筏の存在に気付かずに左転し、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船がA施設とB施設との間を南東進中、船長が、先航船の後ろをついて行けば安全に航行できると思い、船位の確認を適切に行っていなかったため、本件かき筏の存在に気付かずに左転し、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 夜間、かき筏が設置された海域を航行する場合、安全な速力とし、レーダー及びGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行うこと。 ・ かき筏との距離を十分に保つこと。