

船舶事故調査報告書

令和2年5月27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	令和元年11月4日 11時20分ごろ
発生場所	広島県福山市矢ノ島北方沖 阿伏兎灯台から真方位311° 1,100m付近 (概位 北緯34° 22.4′ 東経133° 20.2′)
事故の概要	プレジャーヨットAMAGIRIは、東進中、また、プレジャーボートFKB号は、西進中、FKB号が右転してAMAGIRIに衝突した。 FKB号は、同乗者1人が負傷し、船首部外板の亀裂等を生じ、また、AMAGIRIは、右舷中央部外板の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月5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 プレジャーヨット AMAGIRI、8.5トン 260-41616香川、個人所有 9.78m (Lr) × 3.54m × 1.85m、FRP ディーゼル機関、30.2kW、平成13年1月 B プレジャーボート FKB号、5トン未満 291-33910広島、個人所有 7.49m (Lr) × 2.52m × 1.24m、FRP ディーゼル機関、88.3kW、平成6年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66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16年11月4日 免許証交付日 令和元年8月1日 (令和6年11月3日まで有効) B 船長B 男性 57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 平成3年9月19日 免許証交付日 平成27年7月21日 (令和2年7月20日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（同乗者）

<p>損傷</p>	<p>A 右舷中央部外板に破損及び擦過傷、右舷中央部のスタクションに曲損 B 船首部外板に亀裂、右舷船首部外板に擦過傷、主機に濡損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約2.7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人3人を乗せ、クルージングの目的で、香川県三豊市所在のマリーナを出航し、愛媛県上島町弓削島で1泊した後、福山市田島所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に寄航し、令和元年11月4日11時15分ごろ帰途についた。</p> <p>A船は、メインセイルを張り、主機を併用する機帆走状態とし、船長Aが、コックピットで立って操船に当たり、同乗者3人のうち、2人がコックピット左舷側にある座席に、もう1人が左舷側通路にいずれも腰を掛けて前方を向き、約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵により北進した。</p> <p>船長Aは、矢ノ島の北西方150m付近で、右転して船首を東方に向けた頃、船首方400～500m付近に、田島の馬場埼北東方沖で左転し、水路の左側端に寄って船首を西方に向けたB船を視認し、その後、A船の右舷側を約20m隔てて、右舷対右舷で行き会う状態となって航行してくるのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船もA船の存在に気付いており、このまま右舷対右舷で通過できると思い、同じ針路及び速力のまま航行を続けた。</p> <p>A船は、B船がA船の右舷船首方約50mに接近した頃、船長Aが、右転して針路を変えたB船を認め、その後左舵を取ったものの、11時20分ごろA船の右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。（図1参照）</p>



図1 A船の右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した時の様子
(イメージ)

船長Aは、A船を停止させた後、A船の右舷側通路に仰向けで倒れているB船の同乗者1人（以下「同乗者B」という。）を認めた。（図2参照）

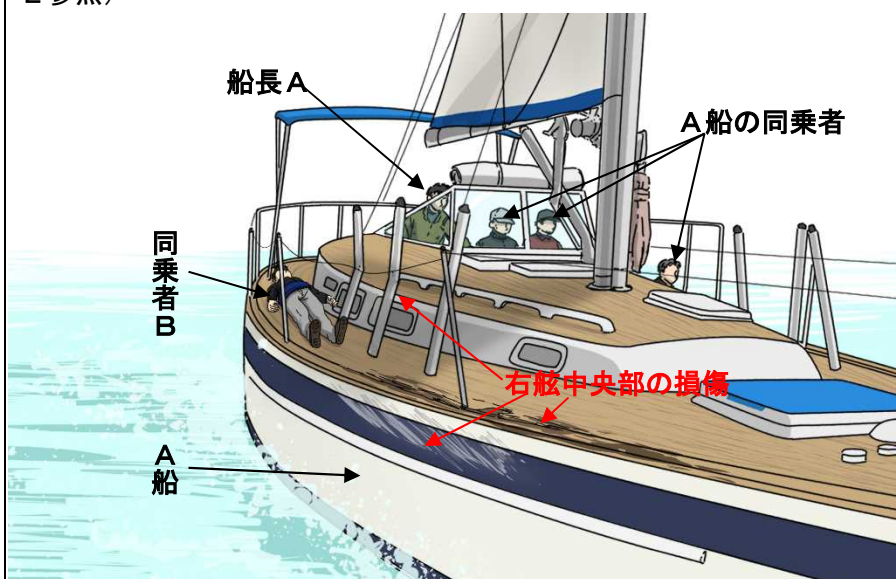


図2 B船から投げ出されてA船の右舷側通路で倒れている
同乗者B（イメージ）

船長Aは、同乗者Bに意識があったものの、動けない状態であったので、船長Bからの依頼を受け、本件マリーナに同乗者Bを運んで救急車に引き渡すこととした。

船長Aは、本件マリーナに到着後、本件マリーナの従業員に救急車の要請を依頼するとともに、自らは携帯電話で海上保安庁に本事故の

発生を通報した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bほか友人2人を乗せ、釣りの目的で、06時00分ごろ福山市横島所在のマリーナを出航し、三豊市三崎周辺及び岡山県笠岡市真鍋島北西方沖の釣り場で釣りを行った後、10時30分ごろ福山市内海大橋付近の釣り場に向けて出発した。

B船は、船長Bが、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者3人のうち、1人が操舵室奥のキャビンの中で横になり、同乗者Bが操舵室のすぐ後ろの後部甲板右舷側で立ち、もう1人が後部甲板左舷後部の座席に腰を掛け、約30km/hの速力とし、手動操舵により航行した。

B船は、阿伏兔瀬戸を通航した後に馬場埼北東方沖で左転し、針路を内海大橋に向けて西進した。(図3参照)



図3 針路を内海大橋に向けて航行中のB船(イメージ)

B船は、船長Bが、釣り場付近の他船の状況を確認しようと思い、遠方の内海大橋付近の釣り場の方を見ながら航行中、電子タバコに手が触れて足元に落ちたので、右手で舵輪を握ったまま左手を伸ばして電子タバコを拾い、顔を上げて前方を見たところ、A船の船体を認めたが、どうすることもできず、11時20分ごろA船に衝突した。

同乗者Bは、衝突の弾みでA船の右舷側通路に投げ出されて仰向けに倒れ込み、頭部及び臀部を打った。

船長Bは、主機を停止とし、B船の同乗者のことが気になって後部甲板を見たところ、同乗者Bの姿が見えず、その後、同乗者BがA船の右舷側通路で横になった状態で、けがをしている様子であることを確認し、船長Aに救急車の手配等を依頼した。

B船は、衝突の衝撃で主機の排気管が外れて機関室に浸水し、エンジンが始動できなくなり、船長Bが携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後、矢ノ島に流れ着いた。

同乗者Bは、A船によって本件マリーナに運ばれた後、救急車で福山市内の病院に搬送され、その後別の病院に転院し、右臀部挫創、右大腿皮下異物及び頭部割創と診断された。

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> <p>船長Aは、ヨットレースのスタート時の合図用として数本の簡易式エアホーンをA船に積んでいたが、これまで音響による信号を行う手段として同エアホーンを使う機会がなかったので、ふだんからコックピット奥のキャビンの中に置いていた。</p> <p>船長Aは、簡易式エアホーンを操船場所から手の届くところに置いた上で、水路の左側端に寄って航行するB船を認めた際、B船の操船意図を確かめる意味で、音響信号として使用していればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、電子タバコを拾おうとする前、遠方の内海大橋付近の釣り場の状況を見ていたので、A船が視野に入らなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、足元に落とした電子タバコを拾おうとして、舵輪が右方に回ってしまい、右転してA船に向かう針路となったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船の存在に気付いていたら、A船とすれ違うまで電子タバコを拾っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Bは、本事故時、右手で手すりを持って立ち、左舷方及び船尾方を見ていたが、ふだんどおり後部甲板の座席に腰を掛けていれば衝突の衝撃で身体が投げ出されることはなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、矢ノ島北方沖を東進中、船長Aが、右舷対右舷で行き会う状態となって水路の左側端に寄って航行をしてくるB船を認めた際、B船もA船の存在に気付いており、このまま右舷対右舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、約50mに接近したB船が急に右転し、左舵を取って衝突を回避しようとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、ふだんから簡易式のエアホーンをコックピット奥のキャビンの中に置いていたことから、船長Aが水路の左側端に寄って航行するB船を認めた際、同エアホーンを使用することができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、矢ノ島北方沖を西進中、船長Bが、遠方の内海大橋付近の釣り場の状況を確認することに意識を向け、A船の存在に気付かずに航行し、また、足元に落とした電子タバコを拾おうとして、右手で舵輪を握ったまま左手を伸ばした際、舵輪が右方に回り、右転してA船に向かう針路となったことから、A船に衝突したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、矢ノ島北方沖において、A船が東進中、B船が西進中、船長Bが、遠方の内海大橋付近の釣り場の状況を確認することに意識を向け、A船の存在に気付かずに航行し、また、足元に落とした電子タバコを拾おうとして、右手で舵輪を握ったまま左手を伸ばした際、舵輪が右方に回り、B船が急に右転したため、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"> ・航行中に物を落としたときは、周囲の安全を確かめてから拾うこと。 ・航行中は、手すりを持っていても不意な衝撃などで身体が投げ出されることがあるので、できる限り座席等に腰を掛けておくこと。 ・船長は、いつでも使用できるよう、簡易式のエアホーンは操船場所から手の届くところに置いておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

