

船舶事故調査報告書

令和2年12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（係船杭）
発生日時	令和2年3月12日 23時32分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港広島ガス廿日市シーバース灯から真方位066° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.7′ 東経132° 21.4′）
事故の概要	プレジャーボート翔洋は、北進中、緩やかに左転しながら、係船杭に衝突した。 翔洋は、同乗者2人が負傷し、船首船底部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年4月16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 翔洋、7.9トン 270-49158広島、株式会社宮本組 11.12m (Lr) × 3.37m × 1.93m、FRP ディーゼル機関、330kW、令和元年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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26年1月20日 免許証交付日 平成31年1月10日 （令和6年1月19日まで有効） 同乗者A 男性 58歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）、軽傷 1人（同乗者B）
損傷	船首船底部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか2人（以下「同乗者B」及び「同乗者C」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和2年3月12日18時30分ごろ広島湾内の釣り場に向け、広島港第3区のマリーナを出航し、23時00分ごろ広島県廿日市市 巖島南西方沖で釣りを終えて帰途についた。 本船は、GPSプロッターを作動させ、23時30分ごろ巖島北東

	<p>方沖で、船長が、五日市岸壁と木材港北岸壁の間の水路の中央に向け左舵を取り、約15ノットの対地速力で手動操舵により北進した。</p> <p>本船は、23時32分ごろ、船長が、左舷側に腰を掛けていた同乗者Aの方を向いて会話をしながら航行を続けていたところ、廿日市木材港第2号係船杭（以下「本件杭」という。）に衝突した。</p> <p>同乗者Aは、衝撃により座席の前面の台に顔を打ち付け、同乗者Bは、座席から落ちて左足を強く打ち、それぞれ負傷した。</p> <p>同乗者Cは、23時35分ごろ119番通報した。</p> <p>消防局は、23時45分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、棧橋まで自力で航行した。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、救急車で廿日市市内の病院に搬送され、同乗者Aが顔面外傷、外傷性脳内血腫、眼窩骨折と、同乗者Bが左足関節靭帯損傷、右下腿挫創とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、船長が要請した修理業者が、船首船底部の破口の防水措置を取った後、修理工場に回航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の操縦席 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の乗船者は、本事故時、船長が操舵室右舷側の操縦席に、同乗者Aが操舵室左舷側の座席に、同乗者Cが同室左舷後部の座席にそれぞれ腰を掛け、同乗者Bは同室右舷後部の座席に頭部を右舷後方に向けて横になっていた。</p> <p>（図1 乗船者位置図 参照）</p> <div data-bbox="544 1234 1372 1615" data-label="Diagram"> <p>乗船者位置図は、操舵室の平面図を示しています。右舷側（右側）には船長が操縦席に座っており、左舷側（左側）には同乗者Aが座席に座っています。同乗者Cは左舷後部の座席に座っており、同乗者Bは右舷後部の座席に横たわっています。船首の方向は右側を指す矢印で示されています。</p> </div> <p>図1 乗船者位置図</p> <p>船長は、ふだんはGPSプロッターの画面を見ながら航行していたが、本事故時、同乗者Aとの会話に夢中になっていて、同画面を見おらず、本件杭に接近していることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、同乗者Aとの会話中、舵輪の右上を持って身体を左に向けていたので、無意識のうちに左に舵が切られて緩やかに左転しながら、本船が本件杭に向けて接近していたかもしれないと本事故後に思った。</p>

	<p>船長は、本事故時、視界も良く、夜間航行の経験も何度もある慣れた海域だったのでレーダーを作動させていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、北進中、船長が、同乗者との会話に夢中になった状態で、舵が左に切られて緩やかに左転しながら航行を続けたことから、本件杭に向かっていることに気付かず、本件杭に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者Aと会話をしながら、舵輪の右上を持って身体を左に向けていたことから、無意識のうちに左に舵が切られたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が北進中、船長が、同乗者との会話に夢中になった状態で航行を続けたため、舵が左に切られて緩やかに左転しながら、本船が本件杭に向けて接近していることに気付かず、本件杭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"> ・船長は、操船中、同乗者との会話に夢中にならず、GPSプロッターやレーダーを活用し、常時、適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

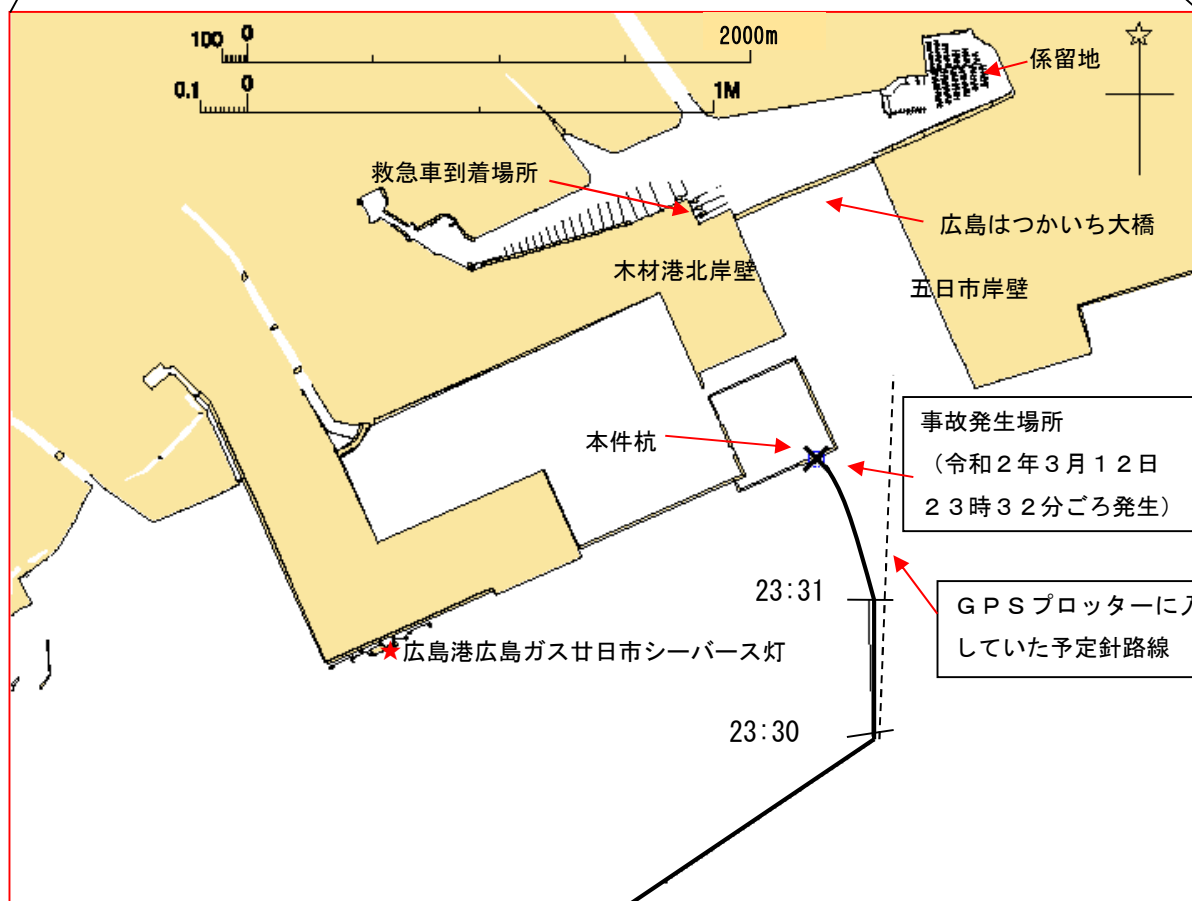
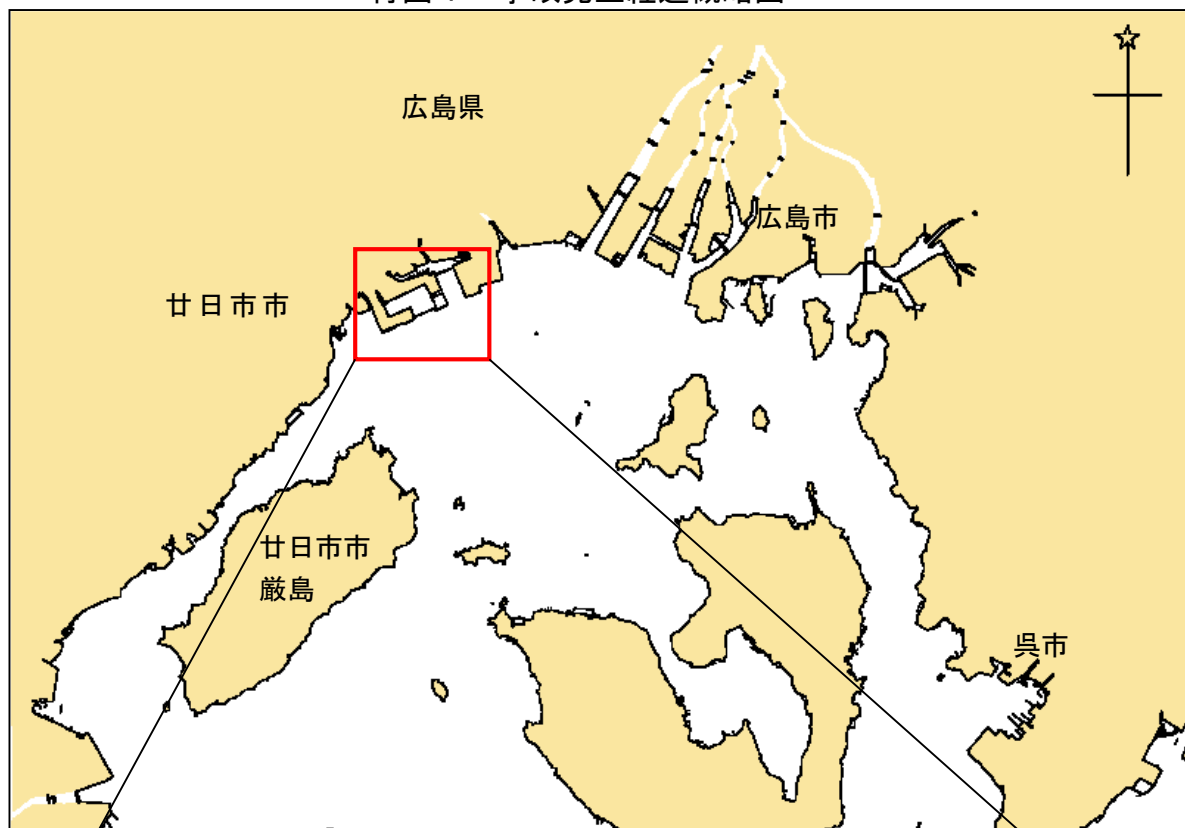


写真1 本船



船首船底部の破口箇所

写真2 本船の操縦席



GPSプロッター

レーダー

舵輪