

## 船舶事故調査報告書

令和5年1月25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

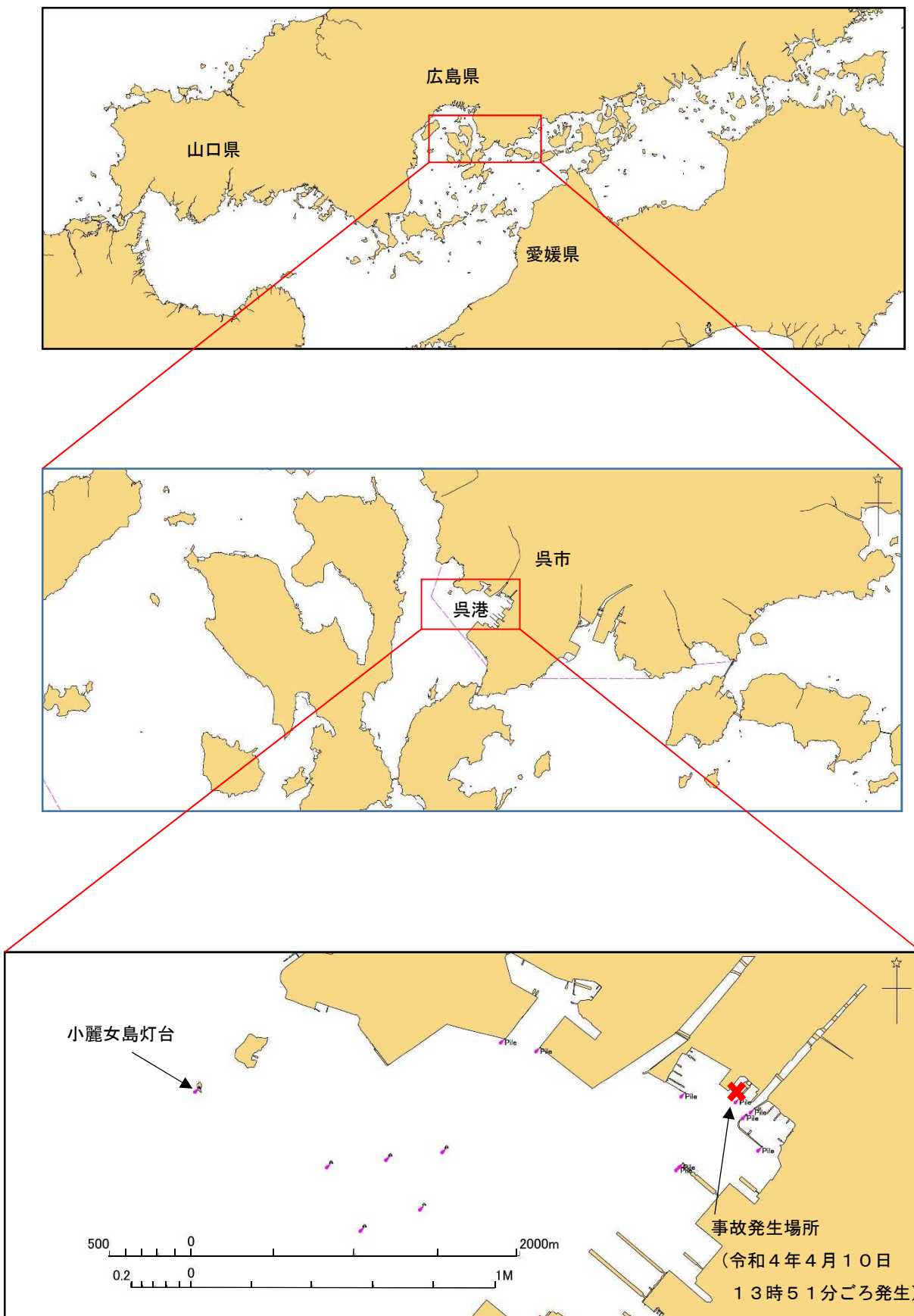
事故種類	衝突
発生日時	令和4年4月10日 13時51分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港 小麗女島灯台から真方位091° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.4′ 東経132° 33.3′）
事故の概要	旅客船はやしおは、棧橋に係留して乗組員が休憩中、また、旅客船和加は、出航中、和加がはやしおに衝突した。 はやしおは、左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じ、また、和加は、右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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 旅客船 はやしお、52トン 132538、瀬戸内シーライン株式会社（A社） 21.12m×6.30m×2.01m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,213kW（合計）、平成3年10月 B 旅客船 和加、49トン 127263、A社 23.70m×4.70m×2.25m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,080kW（合計）、昭和59年6月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 39歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成27年7月16日 免状交付年月日 令和2年7月2日 免状有効期間満了日 令和7年7月15日 B 船長B 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成6年8月11日 免状交付年月日 令和元年7月5日 免状有効期間満了日 令和6年8月10日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等 B 右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等</p>																																								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好 本事故発生場所の西北西方約500mに位置する呉特別地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="564 394 1422 739"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th rowspan="2">降水量(mm)</th> <th colspan="4">風向及び風速(m/s)</th> </tr> <tr> <th>平均</th> <th>風向</th> <th>最大瞬間</th> <th>風向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13:30</td> <td>0.0</td> <td>1.7</td> <td>南西</td> <td>2.3</td> <td>南西</td> </tr> <tr> <td>13:40</td> <td>0.0</td> <td>2.6</td> <td>南西</td> <td>3.2</td> <td>南西</td> </tr> <tr> <td>13:50</td> <td>0.0</td> <td>4.1</td> <td>南西</td> <td>5.2</td> <td>南西</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>0.0</td> <td>4.1</td> <td>南西</td> <td>5.5</td> <td>南西</td> </tr> <tr> <td>14:10</td> <td>0.0</td> <td>2.8</td> <td>南西</td> <td>3.4</td> <td>南西</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：波向 南西、波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期</p>	時刻	降水量(mm)	風向及び風速(m/s)				平均	風向	最大瞬間	風向	13:30	0.0	1.7	南西	2.3	南西	13:40	0.0	2.6	南西	3.2	南西	13:50	0.0	4.1	南西	5.2	南西	14:00	0.0	4.1	南西	5.5	南西	14:10	0.0	2.8	南西	3.4	南西
時刻	降水量(mm)			風向及び風速(m/s)																																					
		平均	風向	最大瞬間	風向																																				
13:30	0.0	1.7	南西	2.3	南西																																				
13:40	0.0	2.6	南西	3.2	南西																																				
13:50	0.0	4.1	南西	5.2	南西																																				
14:00	0.0	4.1	南西	5.5	南西																																				
14:10	0.0	2.8	南西	3.4	南西																																				
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、呉港第3棧橋（以下「第3棧橋」という。）に入船右舷着けで係留して船長A及び機関長が休憩中、B船の右舷船尾部が左舷船首部に衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長（以下「機関長B」という。）が乗り組み、旅客13人を乗せ、令和4年4月10日13時50分ごろ右舷着けで係留していた呉港第2棧橋（以下「第2棧橋」という。）から広島県江田島市小用港に向けて出航を開始した。</p> <p>船長Bは、船橋右舷側の操縦席の前で立って手動操舵により操船に当たり、機関長Bが係留索を離して後部甲板で後方の見張りを行っていた状態で、船橋の船尾側の窓ガラスを介して後方の第3棧橋に係留中のA船を確認した後、ふだんどおり、前方を向き、舵輪を中央にし、左舷主機関（以下「左舷機」という。）を中立運転として、右舷主機関（以下「右舷機」という。）を最微速後進にし、約2.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で後進した。</p> <p>船長Bは、ふだんどおり操船すれば第3棧橋に係留中のA船を避けることができると思い、前方を向いたまま後進を続行中、機関長Bから「A船がいます」との報告を受け、後方を向き、B船の船尾がA船の船首に接近していることに気付き、急いで、両舷機を前進にしたものの、B船はそのままの速力で、13時51分ごろB船の右舷船尾部がA船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Bは、B船を第2棧橋に戻し、海上保安庁に本事故が発生したことを通報し、A社に連絡した。</p> <p>船長Bは、旅客全員の負傷の有無を確認し、負傷者がいないことを確認して旅客全員を下船させた。</p> <p>船長Bは、船長Aと共にA船及びB船の衝突状況を確認したところ、A船の左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等を、B船の右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等をそれぞれ認めた。</p>																																								

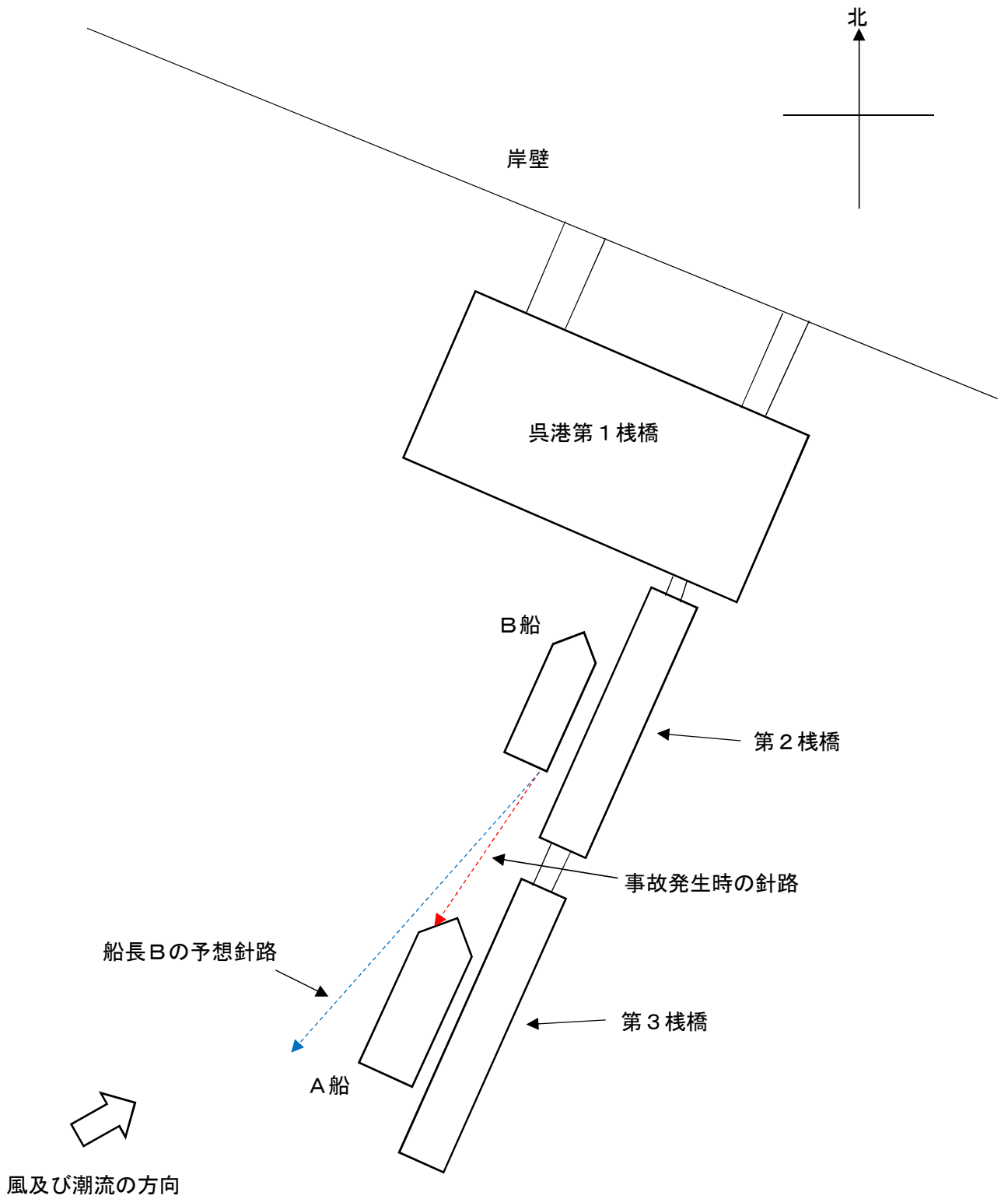
	<p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図(イメージ)、付図3 A船の一般配置図(右舷側)、付図4 B船の一般配置図(右舷側)、付図5 A船の損傷状況概略図、付図6 B船の損傷状況概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Bは、A社の旅客船の船長として約20年の経験を有しており、直近の約10年では、主にB船の船長として、ほぼ毎日、呉港と小用港の間を操船していた。</p> <p>船長Bは、後方にA船が係留していたことを知っていたので、後部甲板で後方を見張りを行っていた機関長Bに、A船との接近状況を随時報告してもらっていただければ良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、出航前、周囲を一見し、風は弱く、潮流も弱いと思っていたが、当時、南西の風及び上げ潮の潮流を左舷船尾側に受け、予想していた針路よりも右方に後進してA船と衝突したと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、南西の風及び上げ潮の潮流を左舷船尾側に受け、予想していた針路よりも右方に後進してA船と衝突したので、A船との避航距離が十分に保たれるようにB船の向きを調整してから後進すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、第3棧橋に入船右舷着けで係留して乗組員が休憩中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、第2棧橋に入船右舷着けの状態から後進により出航中、船長Bが、ふだんどおり操船すれば第3棧橋に係留中のA船を避けることができると思い、前方を見て操船していたことから、B船が南西の風及び上げ潮の潮流を左舷船尾側に受けて予想していた針路より右方に進み、B船がA船に接近していることに気付かず、そのまま後進を続け、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、出航前、周囲を一見し、風は弱く、潮流も弱いと思っていたことから、ふだんどおり操船すれば第3棧橋に係留中のA船を避けることができると思い、前方を見て操船していたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が、第3棧橋に入船右舷着けで係留して乗組員が休憩中、B船が第2棧橋に入船右舷着けの状態から後進により出航中、船長Bが、ふだんどおり操船すれば第3棧橋に係留中のA船を避けることができると思い、前方を見て操船していたため、B船が南西の風及び上げ潮の潮流を左舷船尾側に受けて予想していた針路より右方に</p>

	<p>進み、B船がA船に接近していることに気付かず、そのまま後進を続け、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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>・ 小型旅客船の船長は、後進で出航する際、後方に停泊船等がいる場合、後方の見張りを立て、後方の停泊船等との接近状況を随時報告させること。</li> <li>・ 小型旅客船の船長は、後進で出航する際、後方に停泊船等がいる場合、出航前に気象、海象情報を入手して風及び潮流等の状況を把握すること。</li> <li>・ 小型旅客船の船長は、後進で出航する際、後方に停泊船等がいる場合、風及び潮流の影響を考慮し、後方の停泊船等から十分な避航距離を保って操船すること。</li> </ul>

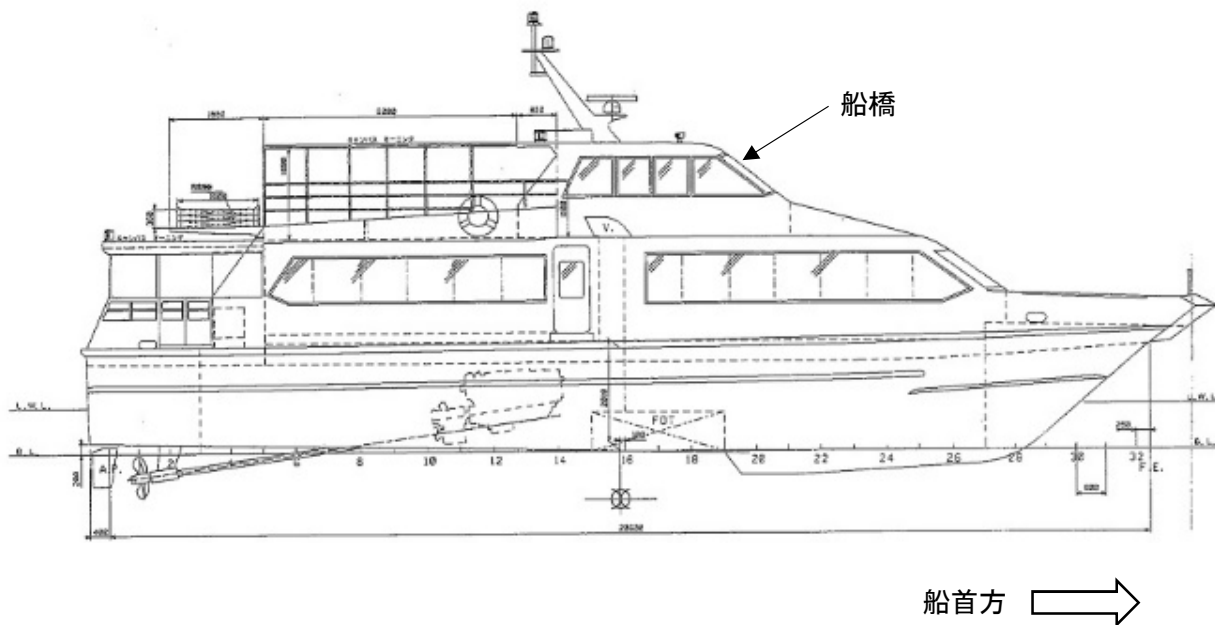
付図1 事故発生場所概略図



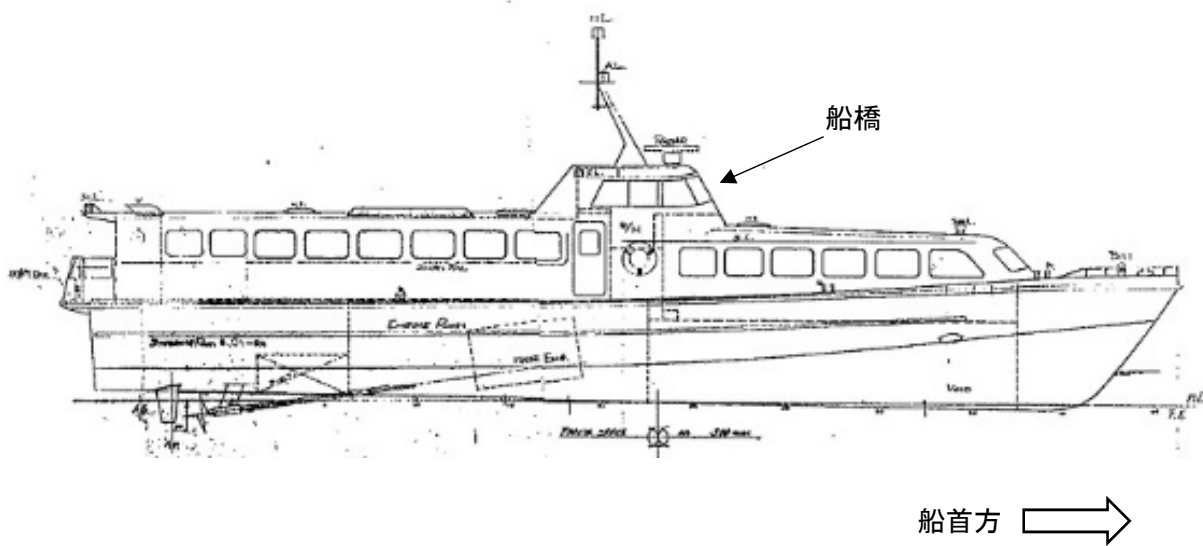
付図2 事故発生経過概略図（イメージ）



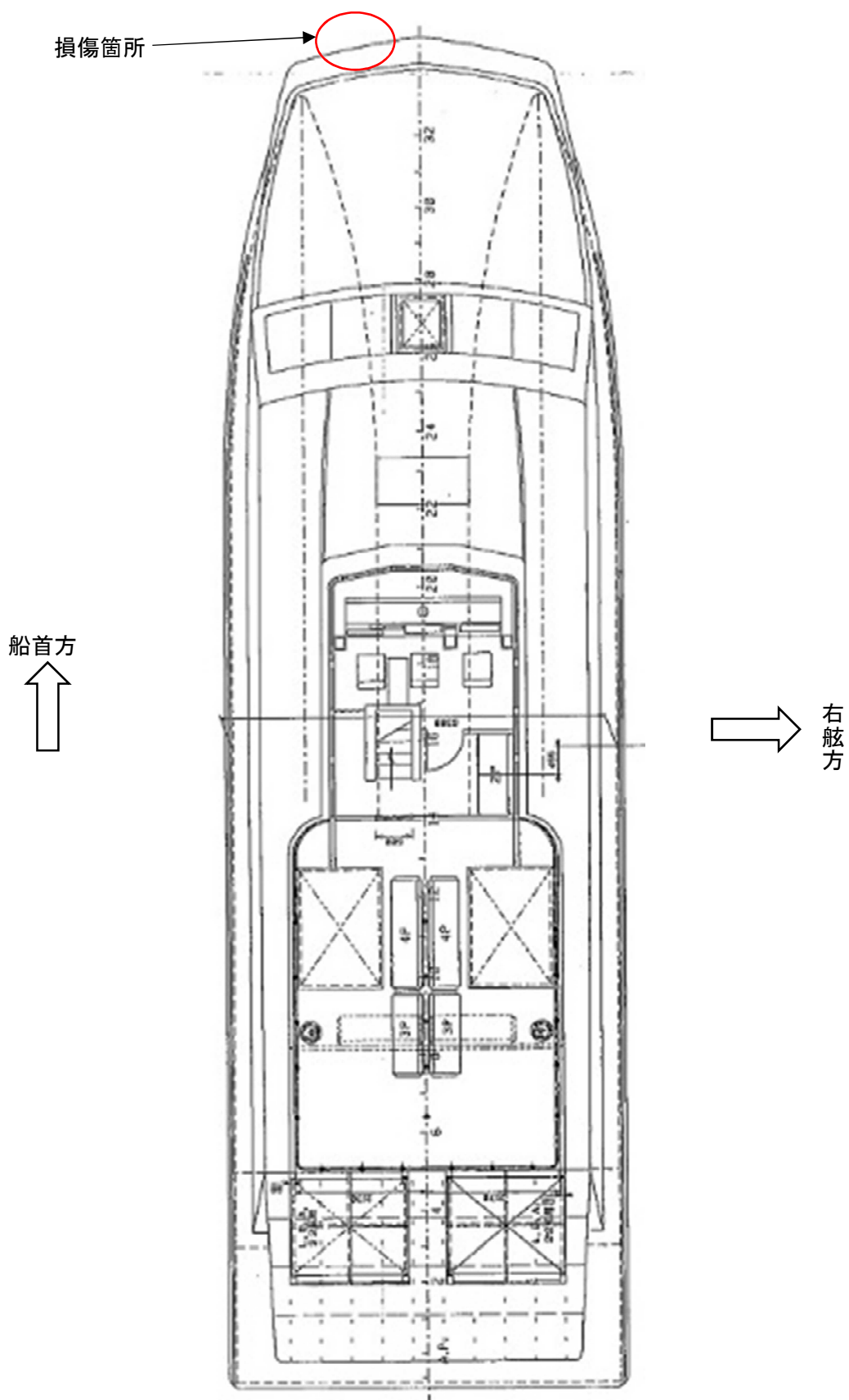
付図3 A船の一般配置図（右舷側）



付図4 B船の一般配置図（右舷側）



付図5 A船の損傷状況概略図



付図6 B船の損傷状況概略図

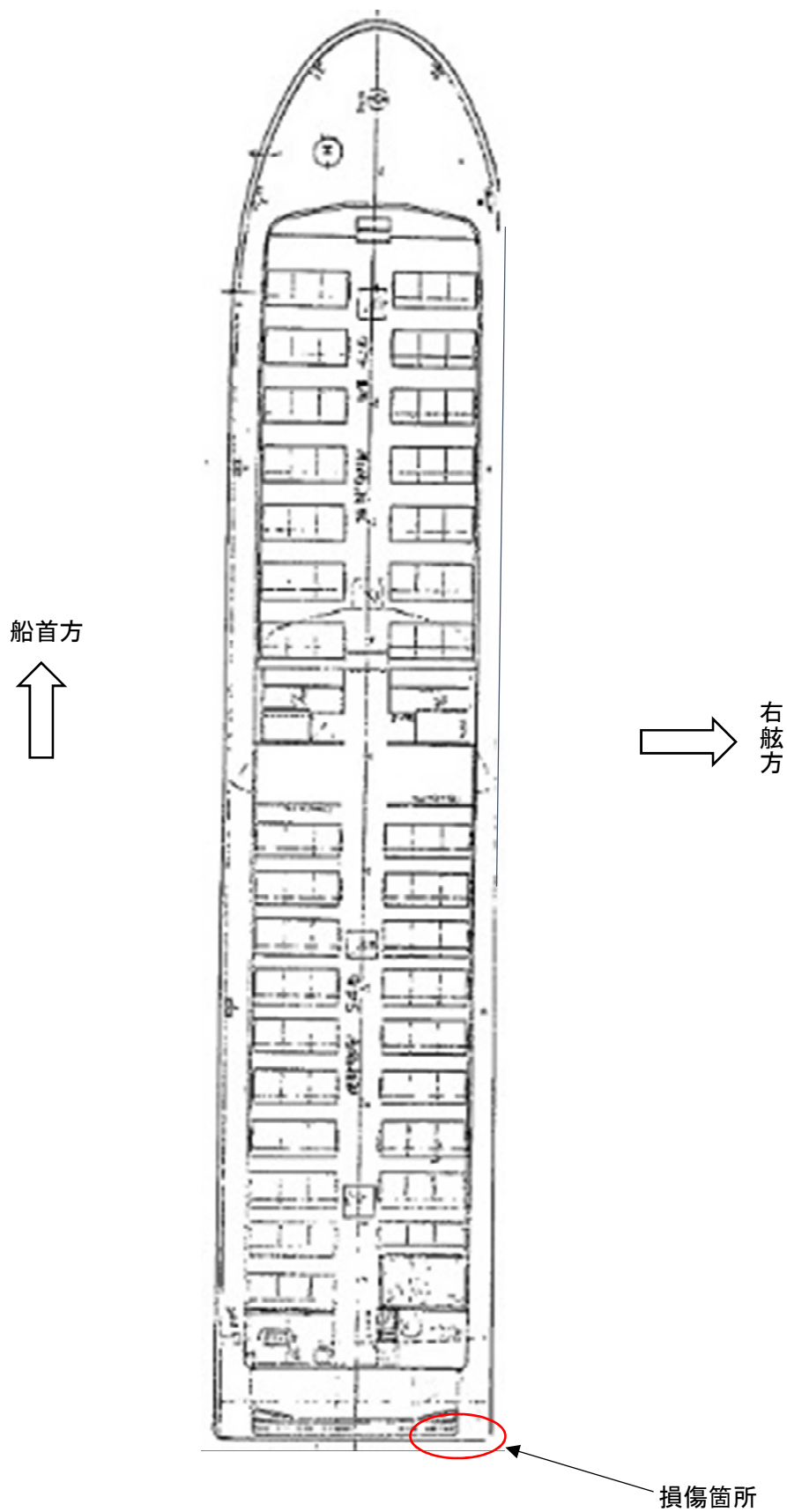


写真1 A船の損傷状況



⇒ 左舷側

写真2 B船の損傷状況



⇒ 右舷側