

# 船舶事故調査報告書

船種船名 遊漁船 響  
船舶番号 294-22076 広島  
総トン数 5.9 トン

船種船名 モーターボート 暁  
船舶番号 270-22298 広島  
総トン数 5 トン未満 (長さ 4.43 m)

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年11月9日 14時35分ごろ  
発生場所 広島県竹原市大久野島南方沖  
大久野島灯台から真方位146° 220m付近  
(概位 北緯34° 18.0′ 東経132° 59.7′ )

平成21年10月1日

運輸安全委員会 (海事専門部会) 議決

委 員 横 山 鐵 男 (部会長)  
委 員 山 本 哲 也  
委 員 根 本 美 奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

遊漁船<sup>ひびき</sup>響は、船長が乗り組み、釣客12人を乗せ、香川県多度津港沖での遊漁を終え、広島県竹原港のマリーナに向けて帰航中、モーターボート<sup>あかつき</sup>暁は、船長1人が乗り組み、釣りのため漂泊中、平成20年11月9日(日)14時35分ごろ両船が衝突した。

響は、プロペラの曲損などを生じ、暁は、船体が2つに分断されたが、いずれも死

傷者はいなかった。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年11月10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。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月10日 現場調査

平成20年11月28日 口述聴取

平成20年12月12日、平成21年4月27日 回答書受領

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、響（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）の口述及び暁（以下「B船」という。）船長（以下「船長B」という。）の回答書によれば、次のとおりであった。

#### (1) A船

A船は、船長Aが乗り組み、釣客12人を乗せ、遊漁の目的で、平成20年11月9日05時50分ごろ竹原港のマリーナを出港し、香川県多度津港沖の釣り場に向かい、07時40分ごろ同釣り場に到着し、いいだこ釣りをを行い、13時ごろ遊漁を終え、竹原港に帰港のため発進した。船長Aは、距離レンジを0.5海里（M）としてコースアップ\*1としたレーダー<sup>はかたせと</sup>を作動させて伯方瀬戸<sup>はかたせと</sup>を北進し、大三島<sup>おおみしま</sup>と生口島<sup>いくちしま</sup>間に架かる多々羅大橋<sup>たたら</sup>を通過した。船長Aは、大久野島<sup>おおくのしま</sup>灯台から094°（真方位、以下同じ。）1.2M付近で、針路を、小久野島<sup>こくのしま</sup>と松島との間に向けて約268°とし、20.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）の速力で、いすに腰掛け、釣客を船尾側デッキに5人、キャ

\*1 「コースアップ」とは、レーダー指示器の上部と針路が常に一致するように表示する方式をいう。

ビンに5人、操舵室内に2人を配置し、西日がややまぶしく感じられたのでサングラスを着用し、自動操舵により西進した。

船長Aは、その後、左舷船首方の<sup>しじゅうしま</sup>四十島沖付近に3隻、右舷船首方の三ツ石付近に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらの動向を見守りながら、そのままの針路と速力で航行中、B船に気付かずにA船の船首部とB船の右舷側中央部とがほぼ直角に衝突した。

衝突後、船長Aは、流木に接触したような衝撃を感じ、すぐに機関の回転を下げて、後方を振り返り、B船及び海中に投げ出された船長Bを認め、衝突したことに気付いた。

船長Aは、急いで反転して救命浮環を投じ、船長BをA船に引き上げ、携帯電話で118番通報を行い、来援を待った。

## (2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、平成20年11月9日11時00分ごろ広島県三原市幸崎町<sup>さいざき</sup>の係留地を発し、愛媛県横島南西岸沖合の釣り場に向かい、11時30分ごろ同釣り場に到着してあじ釣りをを行い、14時ごろ釣り場を変えるため、同釣り場を発進した。

船長Bは、14時20分ごろ大久野島南岸沖に到着し、船首を北に向け、機関を中立として、操縦席後方の左舷側デッキに腰を降ろし、左方を向いた姿勢で釣りの準備を始め、仕掛けを作ることに夢中になっていた。

船長Bは、その後、B船の機関音に異常を感じたので、機関を停止すると同時に、右舷側からA船が接近する音に気付き、衝突の危険を感じ、急いで左舷船首方から海中に飛び込んだ直後に、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

船長Bは、衝突後、船長Aにより助け上げられ、B船は、その後、A船により大久野島の栈橋にえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年11月9日14時35分ごろで、発生場所は、大久野島灯台から146°220m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

両船とも死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長Aの口述及び船長Bの回答書並びにA船及びB船の船体写真によれば、次のと

おりであった。

(1) A船

船底に擦過傷及びプロペラに曲損を生じた。

(写真1 A船全景、写真2 A船船首の損傷状況 参照)

(2) B船

船体が2つに切断され、翌日竹原港のマリーナにえい航された。

(写真3 B船全景、写真4 B船中央部損傷状況 参照)

## 2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 49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12年7月28日

免許証交付日 平成17年10月12日

(平成22年10月11日まで有効)

船長B 男性 51歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 昭和58年5月12日

免許証交付日 平成19年6月18日

(平成25年5月11日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

平成12年7月からモーターボートに乗り始め、平成17年ごろから自身が経営する会社で、業務の一部として遊漁船業を始め、本船の運航にあたっていた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力は両眼とも裸眼で1.2であり、眼疾患はなく、聴力は正常であった。

③ 救命胴衣の状況

本事故時は、船長Aは、救命胴衣を着用し、釣客全員に救命胴衣を着用させていた。

## 船長B

船長Bの回答によれば、次のとおりであった。

### ① 主な乗船履歴

これまで15年ほどの間、趣味として釣りを行っており、事故現場付近において、何回も釣りの経験があった。

### ② 健康状態

健康状態は、良好であった。

### ③ 救命胴衣の状況

本事故時は、救命胴衣を着用していた。

## 2.5 船舶に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

#### (1) A船

船舶番号	294-22076広島
船舶籍港	広島県竹原市
船舶所有者	有限会社キャッチオートライフ
総トン数	5.9トン
Lr×B×D	12.08m×2.79m×0.84m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	404kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
用途	釣り船
最大搭載人員	旅客12人、船員2人計14人

#### (2) B船

船舶番号	270-22298広島
船舶籍港	広島県三原市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
Lr×B×D	4.43m×1.94m×0.82m
船質	FRP
機関	ガソリン機関1基
出力	36kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
用途	モーターボート

## 2.5.2 積載状態

### (1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首1.50m、船尾1.55mであった。

### (2) B船

船長Bの回答書によれば、出港時の喫水は不詳であった。

## 2.5.3 その他の設備及び性能等

### (1) A船

船体中央部付近に操舵室があり、操舵室後方がキャビンになっていた。操舵室には、ジャイロコンパス、自動衝突予防援助装置<sup>\*2</sup>付レーダー、魚群探知機、GPSプロッターが設置され、汽笛が装備されていた。また、船長Aの口述によれば、事故当時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

### (2) B船

B船は、キャビン付のモーターボートで、船体中央から少し前右舷側に操縦席があった。航海計器としては、GPSプロッター及びレーダーは装備されていないが、汽笛は装備されていた。また、船長Bの回答書によれば、事故当時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

## 2.5.4 操縦席からの見通し状況

### (1) A船

船長Aの口述及び現場調査によれば、次のとおりであった。

船長Aが操舵室内のいすに腰掛けた姿勢では、船首方及び左右に見通しを妨げるものはなかった。

### (2) B船

船長Bの回答書及び船体写真によれば、次のとおりであった。

船長Bは、操縦席のすぐ後方左舷側で腰を降ろした状態で右舷方を見通す場合、見通しの妨げになるものはなかった。

---

<sup>\*2</sup> 「自動衝突予防援助装置(ARPA:Automatic Radar Plotting Aids)」とは、レーダーにより探知した他船の映像の移動方向及び移動量をコンピュータにより自動的に処理させ、他船の針路、速力、最接近時刻及び距離、将来予測位置などを表示させるとともに、衝突の危険が予測される場合には警報を発する装置をいう。

## 2.5.5 見張り等に関する情報

### (1) A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

- ① 船長Aは、操舵室内のいすに腰掛けて操船と見張りにあたっていた。
- ② 船長Aは、大久野島灯台から $094^{\circ}1.2\text{M}$ 付近で、針路を小久野島と松島との間に向けて約 $268^{\circ}$ としたとき、左舷船首方 $1,500\text{m}$ 付近の大三島北岸の四十島付近に3隻、右舷船首方大久島西岸三ツ石の東方 $500\text{m}$ 付近に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらの動向に気を取られて船首方 $1.1\text{M}$ 付近にB船が存在することには気付かなかった。
- ③ 船長Aは、 $0.5\text{M}$ レンジとしたレーダーを監視して操船にあたっていた。レーダーにB船が映っていたかもしれないが、見落としたのか、B船に気付かず、同船を避けずに航行した。
- ④ 船長Aは、西日をややまぶしく感じていたので、サングラスをかけていた。いつサングラスをかけたのかははっきりしないが、おそらく釣り場を離れたときからだと思う。本事故当時は曇りであり、それほどまぶしいわけではなかったが、海面が反射して見にくいと感じB船を見落としたかもしれない。
- ⑤ 船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかった。

### (2) B船

船長Bの回答書によれば、次のとおりであった。

- ① 船長Bは、衝突の15分前に大久野島南岸沖に至り、船首を北に向け、機関を中立として操縦席のすぐ後ろの左舷側デッキに腰を降ろし、左下を向いて釣りの仕掛け作りに夢中になっていた。
- ② 当時、機関の調子が悪く、異常を感じて機関を停止したとき、右舷側から他船が接近する音に気付き、振り返ると $30\text{m}$ ぐらいのところまでA船が接近していた。
- ③ A船を認め、衝突の危険を感じたものの何をする間もなく左舷船首部から海中に飛び込んだ。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

事故現場の北北西方 $3.7\text{km}$ に位置する竹原地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

1 4 時 3 0 分 北東の風 1.3 m/s、降水量 0.0 mm、日照時間<sup>\*3</sup> 0 (分)

1 4 時 4 0 分 北東の風 1.2 m/s、降水量 0.0 mm、日照時間 0 (分)

また、事故当日の天気図によれば、本州南岸には本事故前日から前線が停滞し、本州は大陸と南海上の高気圧の境目にあたり雲が多く所々で雨が観測されていた。

なお、海上保安庁発行の天測暦によれば、当日の日没時刻は、17時08分であった。

## 2.6.2 乗組員の観測

船長Aの口述及び船長Bの回答書によれば、事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

### (1) 船長A

天気曇り、風はなく、視程は5M以上、視界は良好であった。

### (2) 船長B

天気晴れ、東寄りの風2～5m/s、視界は良好、海面は穏やかであった。

# 3 分 析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故に至る経過

2.1及び2.5.5から、次のとおりであったものと考えられる。

#### (1) A船

船長Aは、14時32分ごろ大久野島灯台から094° 1.2M付近で、針路を約268°とし、20.5knの速力でいすに腰掛け、自動操舵により航行中、左舷船首方に3隻、右舷船首方に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらに意識を集中させていたので、船首方のB船に気付かずに同じ針路、速力で続航してB船と衝突した。

#### (2) B船

船長Bは、14時20分ごろ大久野島南岸沖に至った。

船長Bは、船首を北に向け、機関を中立としてすぐに釣りの仕掛け作りに夢中になっていた。その後、B船の機関音に異常を感じたので、機関を停止

<sup>\*3</sup> 「日照時間」とは直射日光が地表を照射した時間で、直達日射量が0.12kW/m<sup>2</sup>以上である場合をいう。日照なしの目安(0.12kW/m<sup>2</sup>以下)は、直射光によって物体の影が認められない程度とされる。

したとき、接近するA船の機関音に気付き、衝突の危険を感じ、左舷船首部から海中に飛び込んだ直後、A船と衝突した。

### 3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、発生日時は、平成20年11月9日14時35分ごろで、発生場所は、大久野島灯台から146°220m付近であったものと考えられる。

### 3.1.3 衝突の状況

2.1、2.3、2.5.5及び3.1.1から、A船は、小久野島と松島との間に向けて約268°の針路とし、20.5knの速力としてから衝突するまで、同じ針路、速力で航行しており、一方、B船は、船首を北に向け漂泊中、A船の船首部とB船の右舷側中央部とが前方からほぼ直角に衝突したものと考えられる。

## 3.2 事故の要因の解析

### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

#### (1) 乗組員

2.4から、船長A及び船長Bは、いずれも適法で有効な操縦免許証を有していた。

#### (2) 船舶

2.5.3から、両船とも船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

### 3.2.2 見張り及び衝突直前の操船の状況

#### (1) A船

2.1及び2.5.5から、船長Aは、操舵室内のいすに腰掛けて、0.5Mレンジとしたレーダーを監視して操船と見張りにあたりながら20.5knの速力で航行中、衝突の約3分前に約268°に針路を定めたとき、左舷船首方1,500m付近の大三島北岸の四十島付近に3隻、右舷船首方大久島西岸三ツ石の東方500m付近に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらに意識を集中していたので、船首方1.1M付近のB船に気付かなかったものと考えられる。

なお、2.5.5及び2.6から、本事故発生時を含め当日は全日にわたって曇りであり、仮に雲間から日光が差し込む状況があったとしても、当時の太陽の方位角が約224°高度が約26°であり、本船の左舷船首約46°方向に太陽が位置し、西日による海面反射の影響でB船を見落とした可能性は小

さいものと考えられる。

(2) B船

2.1及び2.5.5から、船長Bは、衝突の約15分前に大久野島南岸沖合に至り、船首を北に向け、機関を中立としてすぐに釣りの準備を始め、操縦席のすぐ後ろの左舷側デッキに腰を降ろし、左下を向いて釣りの仕掛け作りに夢中になっていたため、A船の接近に気付かなかったものと考えられる。

その後、機関音に異常を感じて機関を停止したとき、右舷側からA船が接近する機関音に気づき、振り返ると30mぐらいのところにA船が接近していることに初めて気付いたものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象に関する解析

2.6から、事故当時の気象及び海象は、天気は曇り、風力1の北東風が吹き、視界は良好で、海上は穏やかであったものと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.5.5、2.7及び3.2.2から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、針路を小久野島と松島との間に向けて約268°としたとき、左舷船首方に3隻、右舷船首方に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらの動向に気を取られて前路のB船に気付かなかったものと考えられる。
- (2) 船長Aは、前路で漂泊しているB船に気付かなかったため、B船に向けて航行したものと考えられる。
- (3) 船長Bは、大久野島南岸沖に到着し、船首を北に向け、機関を中立として、釣りの準備を始め、仕掛け作りに夢中となっていたことから、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。
- (4) 船長Bは、B船の機関音に異常を感じて、機関を停止したとき、A船の機関音に初めて気付いたものと考えられる。
- (5) 船長Bは、常時適切な見張りを行って、衝突のおそれのある態勢で接近するA船に警告信号を行っていれば、衝突を回避できた可能性があると考えられる。

以上のことから、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったこと、及び船長Bが見張りを行っていなかったことにより、両船が衝突したものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、大久野島南岸において、A船が竹原港のマリーナに向け航行中、B船が漂泊中、A船が、前路のB船に気付かずにB船に向けて航行し、また、B船が、右方から接近するA船に気付かなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かずにB船に向けて航行したのは、船長Aが適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

船長Aが適切な見張りを行わなかったのは、左舷船首方に3隻、右舷船首方に1隻の漂泊して釣りをしている船舶を認め、それらに意識を集中していたことによるものと考えられる。

B船が右方から接近するA船に気付かなかったのは、船長Bが見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

船長Bが見張りを行っていなかったのは、釣りの仕掛けを作ることに夢中になっていたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

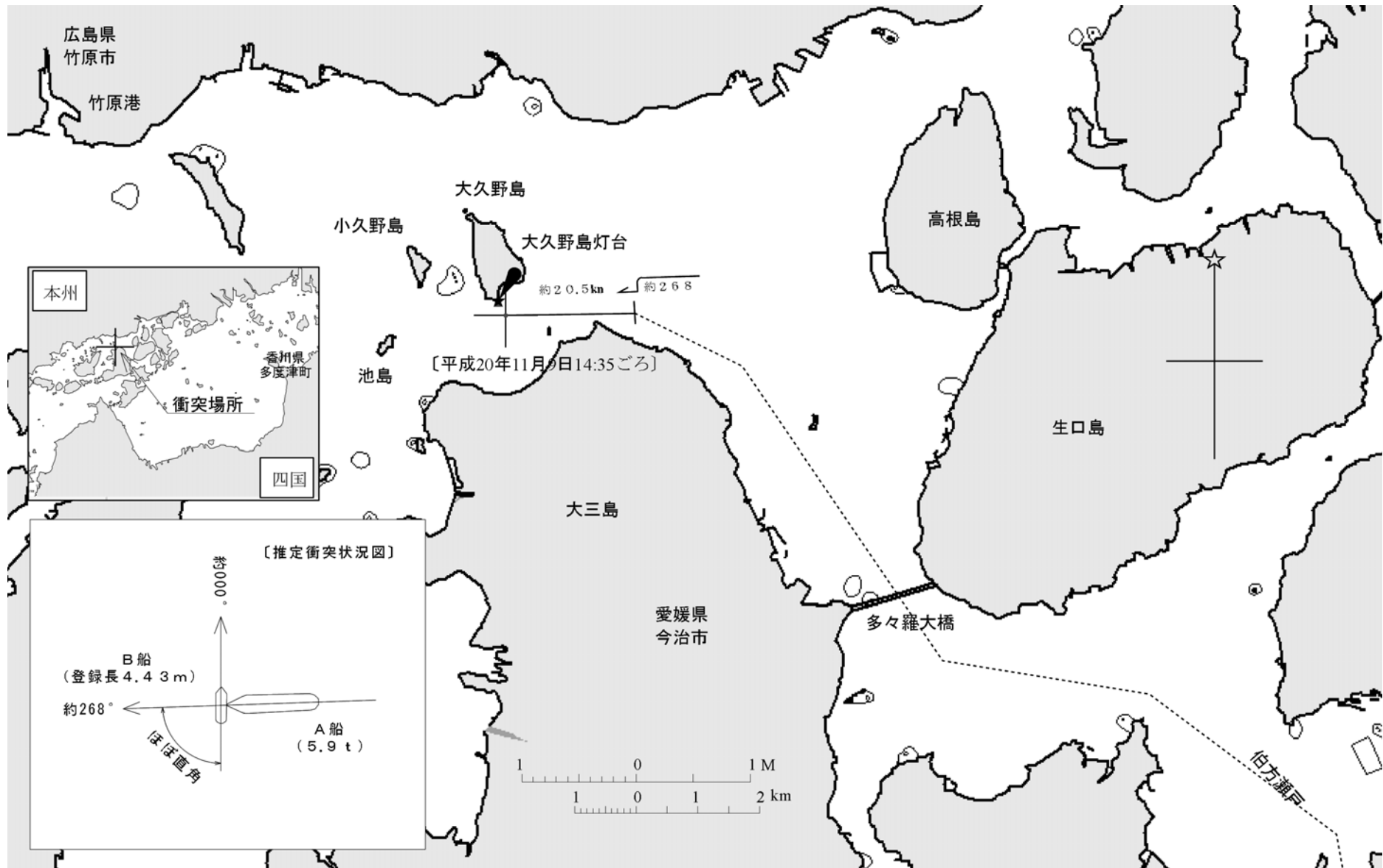


写真1 A船全景



写真2 A船船首の損傷状況



写真3 B船全景



写真4 B船中央部損傷状況

