

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 智洋丸  
漁船登録番号 YG2-6855  
総トン数 7.58トン

事故種類 乗揚  
発生日時 平成20年11月24日 23時30分ごろ  
発生場所 山口県萩市越ヶ浜半島西岸  
虎ヶ埼灯台から真方位195° 850m付近  
(概位 北緯34° 27.2' 東経131° 23.7' )

平成21年10月8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

漁船<sup>ともよう</sup>智洋丸は、船長が1人で乗り組み、山口県萩市大島漁港に向けて航行中、平成20年11月24日23時30分ごろ、同市<sup>こしがはま</sup>越ヶ浜半島西岸の浅礁に乗り揚げた。同船には、船底全般に破口及び擦過傷などが生じたが、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27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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12月16日、平成21年7月29日 口述聴取

### 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、智洋丸（以下「本船」という。）の船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年11月24日23時20分ごろ、船長が1人で乗り組み、私用で訪れた山口県萩市萩港を出港し、同市大島漁港に向けて帰港を開始した。

船長は、操舵室の中央に立ち、左舷側に設置された舵輪を左手で操作し、目視による見張りを行いながら、概ね354°（真方位、以下同じ。）の針路及び約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、23時28分ごろ、虎ヶ埼灯台から184°1,500m付近で、同市越ヶ浜半島と同市九島との間を航行して同市羽島を船首目標とする概ね323°の針路に転じた。

船長は、越ヶ浜半島と九島の間を抜けて、前方に羽島の島影を視認した後、狭いところを抜けて安心したことから、雨で濡れた身体を拭こうと思い、操舵室の前面下方に置いていたタオルを取るため、舵輪から左手を離してしゃがんだが、舵輪から左手を離すときに舵輪が少し右に動いたのか、本船は緩やかに右に曲がりながら航行した。

船長は、真っ直ぐ航行しているものと思い、舵輪から手を離してしゃがんだまま、雨に濡れて寒かったので、操舵室左舷側の床に置いていたガストーブのスイッチを入れるなどして前方を見なかったため、右転しながら航行していることに気付かなかった。

本船は、右転しながら航行を続け、船長がガストーブのスイッチを入れて前を見たとき、概ね020°の船首方位及び原速力で、越ヶ浜半島西岸の浅礁に乗り揚げた。

乗揚げ後、船長は、浸水していたことから自力航行を断念して家族及び海上保安庁に連絡し、翌日、本船は、台船に載せられて萩港に運ばれた。

本事故の発生日時は、平成20年11月24日23時30分ごろで、発生場所は、

虎ヶ崎灯台から195° 850m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

死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷等に関する情報

船長の口述及び損傷写真によれば、船底全般に破口及び擦過傷が生じ、また、プロペラ翼及び舵柱に曲損を生じた。

(写真1 船底損傷状況、写真2 プロペラ翼及び舵柱損傷状況 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 男性 42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1年9月12日

免許証交付日 平成16年12月3日

(平成21年12月2日まで有効)

### (2) 船長の主な乗船履歴等

船長の口述によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

昭和60年ごろからまき網漁船などに甲板員として乗船し、操縦免許証を取得後、父親が所有していた漁船に船長として乗船するようになり、平成5年に本船を中古で購入した。

#### ② 健康状態

視力は両眼とも1.5で、聴力に異常はなく、健康状態は良好で、飲酒はしていなかった。

また、本事故前の2日間は休みで、休養を十分にとっていたので、本事故当時は疲れも眠気も感じていなかった。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号 YG2-6855

主たる根拠地 山口県萩市

船舶所有者 個人所有

総 ト ン 数	7.58トン
L r × B × D	11.60m × 2.71m × 0.87m
船 質	F R P
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	258kW (漁船法馬力数)
推 進 器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和53年7月13日

### 2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、萩港出港時の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。

### 2.5.3 船舶に関するその他の情報

船長の口述によれば、本船は、GPSプロッターを装備していたが、霧が発生したときに使用する程度であり、本事故当時は停止していた。レーダー、魚群探知機及び自動操舵装置は装備しておらず、操舵用コンパスは故障して使用できなかったが、船体に不具合はなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐

#### (1) 気象観測値

事故現場の南約5kmに位置する萩特別地域気象観測所における事故当日23時00分の観測値は、北の風、風速2.6m/s、視程は34.8km、気温12.6℃、降水量0.5mmであった。

#### (2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故現場付近の潮汐は、事故時、下げ潮の中央期であった。

### 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象は、天気は小雨で、風はほとんどなく、視界は良好で、見張りに支障はなかった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内（本州北西岸）によれば、越ヶ浜半島と九島の上に4基の標識灯が設置されており、越ヶ浜半島側の

2基の標識灯が緑色で、九島側の2基の標識灯のうち、萩港側のものが黄色、羽島側のものが赤色である。

また、船長の口述によれば、次のとおりであった。

越ヶ浜半島と九島の間は狭いので、通航路に4基の簡易標識が設置されている。簡易標識は、直径約20cm、高さ約2mの鋼管で、約5秒に1回光っている。萩港方面から大島漁港に向かうときは、簡易標識の間を通航し、そのあと羽島に向けて航行している。

事故発生場所付近には、民家や照明設備を有した建物はなく、近くを航行した場合、前方を見ても真っ暗だったと思う。

(付図1 推定航行経路図 参照)

## 3 分 析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、本船は、船橋当直中の船長が、概ね $354^{\circ}$ の針路及び約12knの速力として航行中、23時28分ごろ虎ヶ埼灯台から $184^{\circ}$  1,500m付近で、越ヶ浜半島と九島の間を航行して羽島に向く概ね $323^{\circ}$ の針路に転じた。越ヶ浜半島と九島の間を狭い水域を通過して、前方に羽島の島影を視認した後、船長が舵輪から左手を離した際に舵が右に取られたことにより、右転しながら同半島西岸に向けて航行し、本船は同半島西岸の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。

#### 3.1.2 乗揚げの状況

2.1及び3.1.1から、本船は、船首方位が概ね $020^{\circ}$ となったとき、約12knの速力で、同半島西岸の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。

#### 3.1.3 事故発生時刻及び場所

2.1から、事故発生時刻は23時30分ごろで、事故発生場所は虎ヶ埼灯台から $195^{\circ}$  850m付近と考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況に関する解析

2.4から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.5.3から、操舵用コンパスが故障中であったが、船体には不具合はなかったものと考えられる。

3.2.2 操船の状況

2.1及び3.1.1から、船長は、操舵室の中央に立ち、左舷側に設置された舵輪を左手で操作しながら操船していたが、越ヶ浜半島と九島間の狭い水域を通過した後、タオルを取るため舵輪から手を離して中腰となり、その後もガスストープのスイッチを入れるなど、舵輪から手を離れた状態で航行を続けたものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象は、天気は小雨で、風はほとんどなく、視界は良好で、潮汐は下げ潮の中央期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、3.1.1及び3.2.2から、次のとおりであった。

- (1) 船長は、狭い水域を通過して安心し、舵輪から手を離してタオルを取ることやガスストープのスイッチを入れることに注意が向き、船首方向の確認を行わなかったことから、右転しながら越ヶ浜半島西岸に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。
- (2) 船長が舵輪から手を離したことから、舵輪が少し右に動いて右転した可能性があると考えられる。

## 4 原因

本事故は、夜間、本船が萩市越ヶ浜半島西岸沖において航行中、右転しながら同半島西岸に向けて航行していることに気付かなかったため、同半島西岸の浅礁に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

本船が右転しながら越ヶ浜半島西岸に向けて航行していることに気付かなかったのは、船長が、狭い水域を通過して安心し、舵輪から手を離してタオルを取ることやガスストープのスイッチを入れることに注意が向き、船首方向の確認を行わなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

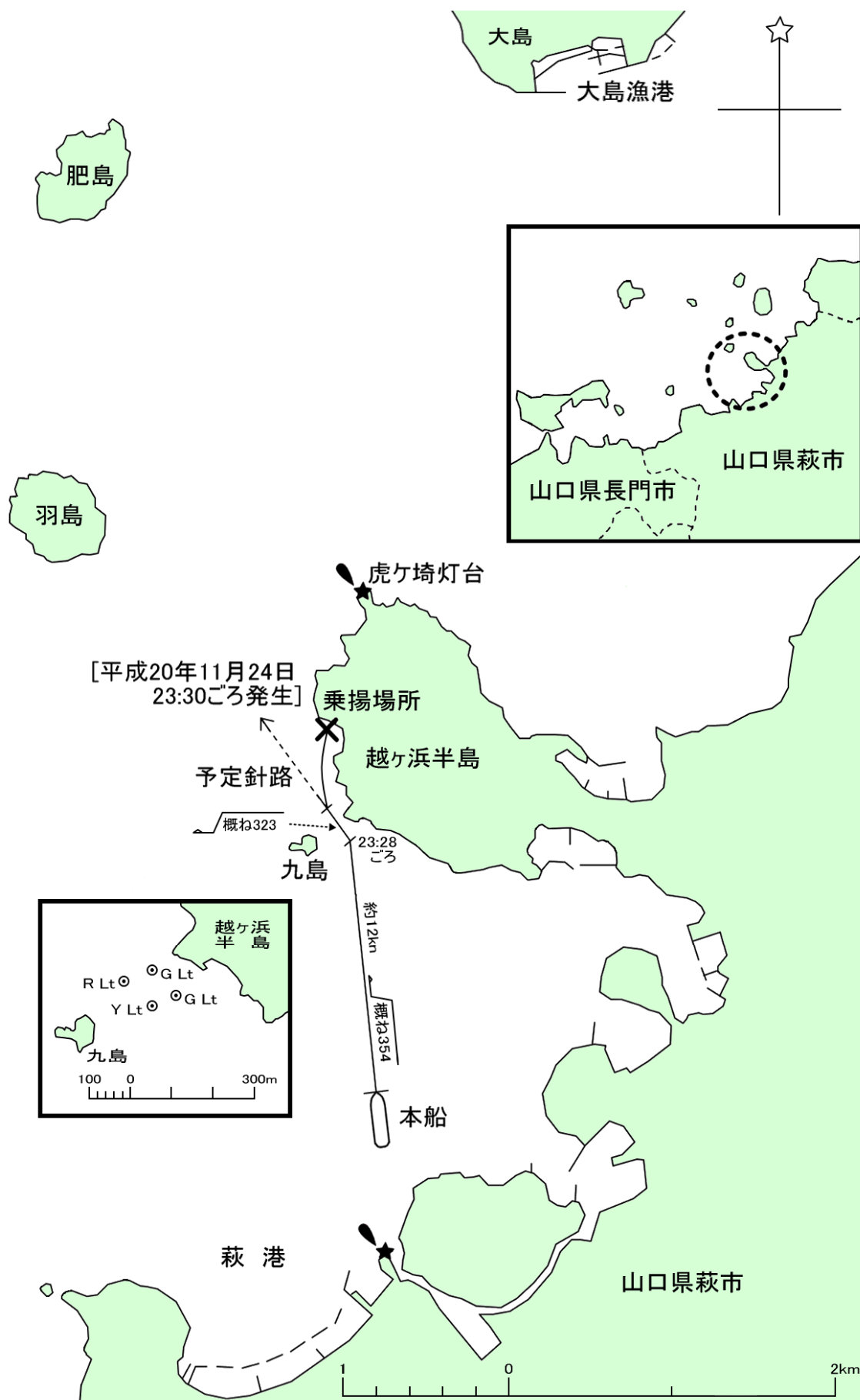


写真1 船底損傷状況



写真2 プロペラ翼及び舵柱損傷状況

