

船舶事故調査報告書

船種船名 漁船 朝日丸
登録番号 HS3-50341
総トン数 4.6トン

船種船名 モーターボート はま丸
船舶番号 270-20435広島
総トン数 5トン未満（長さ6.50m）

事故種類 衝突
発生日時 平成20年4月29日 12時00分ごろ
発生場所 広島県三原市須波西町沖の青木瀬戸東口
高根島灯台から真方位020° 1,150m付近
（概位 北緯34° 20.6′ 東経 133° 04.9′）

平成21年5月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員長 後藤昇弘
委員 楠木行雄
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^{あさひ}朝日丸は、船長ほか1人が乗り組み、広島県三原市沖の青木瀬戸西口付近でのたこ壺^{つぼ}漁を終えて、同県尾道糸崎港第6区の係留地に向けて同瀬戸を北上中、また、モーターボートはま丸は、船長が1人で乗り組み、釣りのため同瀬戸東口付近で漂泊

中、平成20年4月29日(休日)12時00分ごろ、高根島灯台から真方位020°1,150m付近において衝突した。

はま丸は、船長が海中に転落して死亡し、左舷外板に破口が生じて転覆した。また、朝日丸には、船首船底部に擦過傷が生じたが、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10月1日、本事故の調査を広島地方海難審判理事所から引き継ぎ、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5月19日、8月6日 現場調査及び口述聴取

平成21年1月26日、28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

朝日丸(以下「A船」という。)船長(以下「船長A」という。)、A船甲板員及び目撃者の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、たこ壺漁の目的で、平成20年4月29日03時30分尾道糸崎港第6区の係留地を発し、たこ壺を設置している青木瀬戸西口付近に向かい、04時10分ごろ同漁場に到着した。

船長Aは、長さ概ね1,000mの綱にたこ壺を100~110個取り付けた漁具を設置しており、これを引き揚げてタコを漁獲したのち、再び同じ所に設置するという作業を5箇所で行い、タコ約50kgを漁獲して操業を終え、11時50分ごろ高根島灯台から248°(真方位、以下同じ。)1,540m付近を発進し、係留地に向けて帰途についた。

船長Aは、発進時、漁場付近に弱い南西流があり、帰航時には逆潮となるこ

とから、これを避けるため、針路を高根島北西岸に沿う 062° とし、操舵室右舷側に立った姿勢で手動操舵にあたり、青木瀬戸を全速力の半分程度の低速力で東行した。

船長Aは、高根島灯台から $254^{\circ}810$ m付近で、機関を全速力前進の回転数毎分 (rpm) 2,200として、速力約14ノット (kn) (対地速力、以下同じ。) で航行し、高根島灯台から $317^{\circ}180$ m付近に達したとき、広島県三原市青木鼻寄りを北上するため、左転することにした。

この時、船長Aは、転針方向に4～5隻の釣り船(以下「釣り船群」という。)を視認したので、釣り船群を避けて北上するため、針路を青木鼻のやや東方を向く 029° に転じた。

その後、船長Aは、釣り船群の中に自船の前路に向けて移動するものがないかどうかを確認するため、その動向に注意しながら航行し、北上するに伴って次第に釣り船群を左横方向に見るようになり、船首方の見張りを行っていなかったため、はま丸(以下「B船」という。)の存在に気付かないまま、同じ速力で航行した。

その後、船長Aは、釣り船群が全て左舷正横付近を通過したので、持参したおにぎりを食べようと、操舵室の前面窓際に置いていたビニール袋からおにぎりを取り出したとき、船首の近くに左方を向いたB船を初めて視認し、急いで機関の回転数を下げ、クラッチを中立状態としたが、12時00分ごろ高根島灯台から $020^{\circ}1,150$ m付近で、A船の船首とB船の左舷中央部付近とが衝突した。

衝突後、船長Aは、転覆したB船の周囲に乗組員が見当たらなかったため、12時03分ごろ携帯電話で所属する漁業協同組合の組合長に事故の発生を知らせ、12時04分ごろ同組合長から海上保安庁に事故情報が通報された。

その後、船長Aは、救援が来るまでB船の近くで漂泊し、A船の船上からB船乗組員の捜索を続けた。

(2) 目撃者

目撃者は、漁船(以下「漁船C」という。)に甲板員として船長と共に乗り組み、たこ一本釣り漁業の目的で、平成20年4月29日06時00分ごろ広島県尾道市吉和漁港^{よしわ}を出港し、青木瀬戸付近で操業を行った。

漁船Cが、青木瀬戸に面したみはらし温泉の沖合15m付近で船首を東方に向けて漂泊し、目撃者が、船首部で釣りを始めて間もなく、漁船Cの沖側で船首を同温泉の方に向けて漂泊しているモーターボート(B船)を視認し、その左舷船首部に立っている乗組員1人の姿を見た。

目撃者は、その場で約5分間たこ釣りを行ったが、その間に漁船Cが少し東

に流されたため、漁船Cの船長が、釣りに適さない潮であると判断し、陸岸に沿って西方に移動を開始した。

目撃者は、船首部にいたとき、漁船Cからかなり沖合を北上する漁船(A船)を視認し、その直後に後方で衝突音のような音を聞いて振り返ったところ、漁船1隻が漂泊していた付近で船底を見せて転覆しているのを視認した。

本事故の発生日時は、平成20年4月29日12時00分ごろで、発生場所は、高根島灯台から020°1,150m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

船長Aの口述、尾道海上保安部の回答及び死体検案書によれば、次のとおりであった。

(1) B船

B船船長(以下「船長B」という。)は、12時45分ごろ海上保安庁の潜水士によって転覆したB船の船内で発見され、病院に搬送されたが、溺水による死亡と検案された。また、船長Bは、着用していたベルト式の救命胴衣が膨張した状態となっており、頭頂部と左耳との中央付近に裂傷を負っていた。

(2) A船

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B船の損傷写真によれば、次のとおりであった。

(1) A船

船首船底部に擦過傷が生じた。

(2) B船

左舷側中央部付近の外板に、最大で縦50cm、幅75cmの破口が生じ、機関室囲壁等が損壊した。

(写真1 B船の損傷状況、写真2 B船の左舷側損傷状況 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 68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 昭和49年10月23日

免許証交付日 平成16年6月3日
(平成22年2月24日まで有効)

船長B 男性 80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 昭和51年12月17日

免許証交付日 平成18年2月22日
(平成23年3月17日まで有効)

(2) 主な乗船履歴又は職歴

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

10代後半に家業を手伝うため漁師となり、以来ずっとたこ壺漁を行っていた。

② 船長の健康状態

健康状態は良好、視力は裸眼で両眼とも0.4、矯正視力で両眼とも0.7で、事故当時は眼鏡を使用しており、アルコールは摂取していなかった。

船長B

船長Bの家族の口述によれば、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

59歳で退職するまでは、自身で造ったFRP製ボートに船外機を取り付け、休日を利用してたまに釣りに出掛けていたが、退職後に船を購入してからは、1人で頻繁に三原市幸崎町の沖合周辺の釣り場に出掛けるようになった。

② 船長の健康状態

健康状態は、良好であった。

③ 事故当日の状況

船長Bは、4月29日07時30分～08時00分の間に自宅を出て、三原市幸崎町の係留地に向かった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号 HS3-50341

主たる根拠地 広島県三原市

船舶所有者 個人所有

総 ト ン 数	4.6トン
L r × B × D	11.77m × 3.36m × 0.89m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	70 (漁船法馬力数)
推 進 器	プロペラ1個
進水年月日	平成12年1月15日

(2) B船

船 舶 番 号	270-20435広島
船 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
L r × B × D	6.50m × 1.66m × 0.74m
船 質	木
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	8.83kW (連続最大)
推 進 器	プロペラ1個

2.5.2 積載状態

A船

船長Aの口述によれば、漁具は積載しておらず、喫水は、船首0.2m、船尾1.2mで、事故当時は、漁獲したタコ約50kgを積載していた。

2.5.3 設備及び性能等

(1) A船

① A船は、船体塗色が白色で、船体の中央部に操舵室があり、その前部の船首甲板上部に天幕を展張していた。操舵室には、中央と右舷側に舵輪があり、両舵輪の間と右舷端の壁にそれぞれクラッチレバー及びスロットルレバーが設置されていた。また、音響信号装置としてモーターホーンを備えていた。レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機は設置していなかった。

② 船長Aの口述によれば、事故発生時までモーターホーンを使用しなかった。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。また、B船の音響信号は聞いていなかった。

(付図2 A船操舵室配置図 参照)

(2) B船

B船は、船体塗色が白色で、船体の中央部に機関室囲壁があり、また、船首部には、甲板上の高さ2 m程度で海面上の高さ3 m程度のマストがあり、頂部に白色全周灯とその下方に両色灯を設置していた。また、白色全周灯と両色灯の間に、赤色の旗を取り付けていた。

2.5.4 A船の前方の見通し状況

A船には、船首甲板上に前方の見通しを妨げる構造物はなく、前方の見通しは良好であった。

(写真3 A船操舵室からの見通し状況 参照)

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等

- (1) 事故現場の北東約19.0 kmに位置する福山特別地域気象観測所の気象観測結果によれば、事故当日12時00分の観測値は、風向南、風速2.0 m/s及び気温21.6℃であった。
- (2) 事故現場の西約9.3 kmに位置する竹原地域気象観測所の気象観測結果によれば、事故当日12時00分の観測値は、風向西南西、風速1.7 m/s及び気温18.6℃であった。
- (3) 海上保安庁刊行の潮汐表及び潮流図(備後灘及び備讃瀬戸)によれば、事故当時の事故発生場所付近の潮汐は、下げ潮の末期で、潮流は、弱い南西流があった。

2.6.2 乗組員の観測

船長Aの口述によれば、当時の気象は、天気晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、現場付近の潮流は、ほぼ転流時であった。

3 分析

3.1 事故に至る経路及び事故発生日時場所に関する解析

3.1.1 事故に至る経路

(1) A船

2.1 (1)から、次のとおりであると考えられる。

- ① 29日11時50分ごろ高根島灯台から $248^{\circ} 1,540$ m付近を発進し、針路を 062° に定めた。
- ② 発進場所から、全速力の半分程度の低速力で航行を始め、その後、高根島灯台から $254^{\circ} 810$ m付近で、速力を約1.4 knとした。
- ③ 速力を約1.4 knとした時刻については、速力を約1.4 knとした場所から転針場所に至る航程及び速力によって求められる経過時間により、転針時刻から逆算して求め、29日11時55分ごろであった。
- ④ 転針場所、転じた針路については、高根島灯台から $317^{\circ} 180$ m付近で、 029° に転じた。
- ⑤ 転針時刻については、転針・衝突両場所間の航程及び速力によって求められる経過時間により、衝突時刻から逆算して求め、29日11時57分ごろであった。

(2) B船

2.1(2)から、B船は、衝突場所付近で船首を青木鼻の方(北北西)に向けて漂泊していたものと考えられる。

3.1.2 事故発生日時場所

2.1から、両船は、12時00分ごろ高根島灯台から $020^{\circ} 1,150$ m付近で衝突したものと考えられる。

3.2 衝突の要因の解析

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(1)から、A船は、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ものと考えられる。

3.2.2 A船の見張り及び操船に関する解析

- (1) 2.1(1)から、船長Aは、転針後、左舷船首方の釣り船群の動向に注意するとともに、青木鼻の陸岸を見て船位を確認しながら航行し、北上するに伴って釣り船群を左横方向に見るようになり、次第に注意が左横方向に移る状況となり、船首方の適切な見張りを行っていなかったため、衝突直前までB船の存在に気付かなかつたものと考えられる。

- (2) 2.5.4 からA船の前方の見通しは良好であったものと考えられる。
- (3) 2.1 (1) から、船長Aは、針路029°及び速力約14knで航行中、衝突直前に船首の近くに左方に向けたB船を初めて視認し、急いで機関の回転数を下げるとともにクラッチを中立状態としたが、そのまま衝突したものと考えられる。

3.2.3 人的被害についての解析

2.1 (2)及び2.2 (1)から、次のとおりである。

船長Bは、海上保安庁の潜水士によって転覆したB船の船内で発見され、着用していたベルト式の救命胴衣が膨張した状態となっており、頭頂部と左耳との中央付近に裂傷を負っていたものと考えられる。

このことから、船長Bは、衝突による衝撃で頭部を打ちつけられ、転覆した船内に閉じ込められた際、救命胴衣が膨張し、その浮力と衝撃による身体の被害が影響して、船外に脱出できなかつた可能性があると考えられる。

3.2.4 気象及び海象に関する解析

2.6から、天気晴れ、風向西南西、風力2、視界は良好、潮汐は下げ潮の末期で、潮流は、弱い南西流であったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1及び3.2.2から、次のとおりである。

- (1) 船長Aは、操舵室の右舷側で立って手動操舵を行っており、前方の見通しは良好であったものと考えられる。
- (2) 船長Aは、北上するに伴って釣り船群の動向に気を取られ、注意が左横方向に移るようになり、船首方の適切な見張りを行っていなかつたので、前路で漂泊中のB船に気付かなかつたものと考えられる。
- (3) 船長Aは、衝突直前に船首の近くにB船を初めて視認し、急いで機関の回転数を下げるとともにクラッチを中立状態としたが、そのまま衝突したものと考えられる。

以上のことから、船長Aが、船首方の適切な見張りを行っていなかつたので、前路で漂泊中のB船に気付かなかつたため、両船が衝突したものと考えられる。

なお、B船の見張り等の状況については、明らかにすることができなかつた。

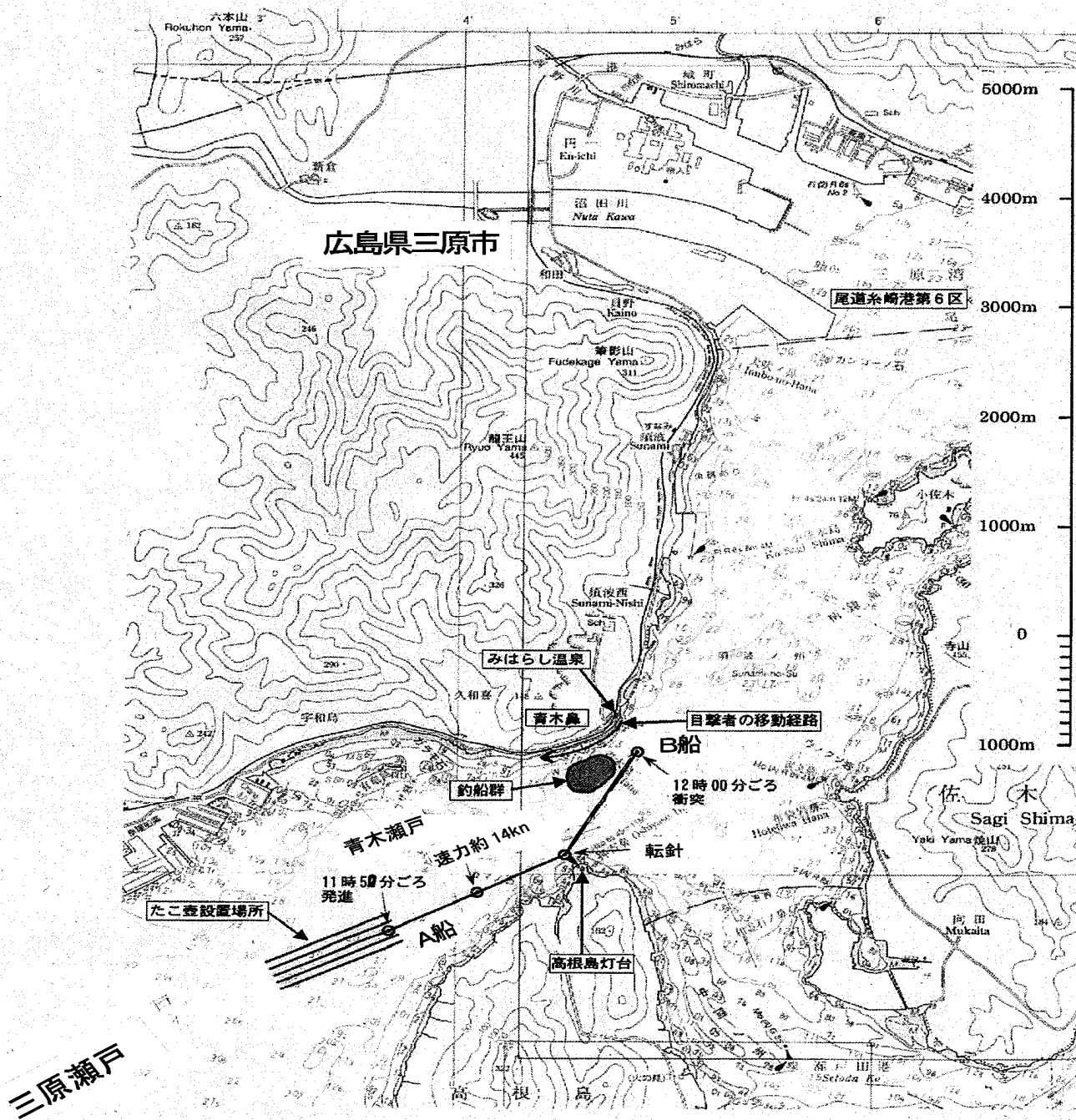
4 原因

本事故は、広島県三原市沖の青木瀬戸東口付近において、北上するA船が、前路で漂泊中のB船に気付かなかつたため、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船の存在に気付かなかつたのは、左方の釣り船群の動向に気を取られ、船首方の適切な見張りを行っていなかつたので、B船を見落としたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

【出典：海図W103 三原瀬戸付近】



付図2 A船操舵室配置図

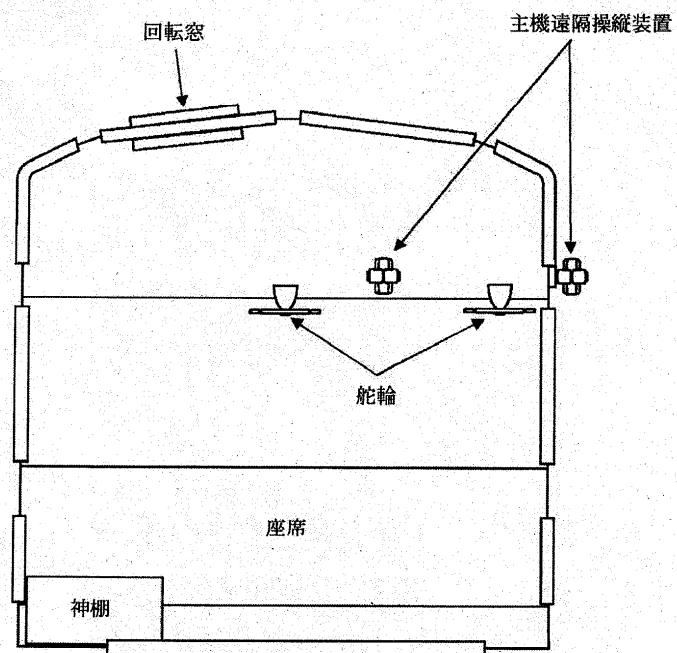


写真1 B船の損傷状況



写真2 B船の左舷側損傷状況



写真3 A船操舵室からの見通し状況



↑
操舵位置からの見通し状況



船首から見た操舵室前面の状況