

船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート ルート・ワン

船舶番号 281-32588愛媛

総トン数 5トン未満（長さ9.25m）

事故種類 乗揚

発生日時 平成22年6月12日 14時33分ごろ

発生場所 広島県呉市尾久比島北西沖

鴨瀬灯台から真方位006°1,380m付近

（概位 北緯34°09.4′ 東経132°45.5′）

平成22年11月11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

モーターボート ルート・ワンは、船長ほか釣り仲間2人が乗船し、尾久比島北西沖を西進中、平成22年6月12日（土）14時33分ごろ浅瀬に乗り揚げた。

ルート・ワンは、破口から浸水し、乗揚場所の南西方600m付近で沈没したが、乗船者は全員救助され、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22年6月14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22年7月9日、13日 口述聴取

平成22年7月28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、ルート・ワン（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、船長ほか釣り仲間（以下「同乗者」という。）2人が乗船し、全員が救命胴衣を着用して愛媛県菊間港の係留地から今治市小部湾内の釣り場に向かった。

船長は、平成22年6月12日06時50分ごろ愛媛県小部湾内の釣り場に到着して漂泊し、釣りを始めたが、釣果が得られず、その後、釣り場を転々と移動し、尾久比島の北方沖でも釣りを行ったが、釣果が得られなかった。

船長は、釣りをやめ、14時30分ごろ、鴨瀬灯台から037°（真方位、以下同じ。）1,800m付近の尾久比島北方沖の釣り場を発進し、同島の西方を經由して帰航することにし、針路を約270°及び機関回転数毎分約1,000（rpm）として約5ノット（kn）の速力で航行した。

船長は、操舵室でいすに腰を掛けて手動操舵で操船し、同乗者2人は、船首尾甲板に座ってそれぞれ釣り道具の後片付けを行っていた。

船長は、尾久比島北西沖を西進中、前路に黒っぽい藻のようなものを認め、急いでクラッチを中立にして操縦ハンドルを左に切ったが、14時33分ごろ、鴨瀬灯台から006°1,380m付近において浅瀬に乗り揚げた。

船長は、機関を停止し、船外機の状態を確認したが異常が見られなかったので、再び機関を始動したものの、プロペラが回転しないので、船外機の内部を確認中、船尾付近に生じた破口からの浸水を認めたので、ビルジ排水ポンプで排水を開始した。

船長は、ビルジ排水ポンプで排水を続けたが、浸水量が次第に増えてきたので、同乗者2人とともにタオルで破口をふさいで浸水を止めようとしたが、浸水を止めることができなかった。

船長は、更に浸水量が増えたことから、15時05分ごろ、携帯電話で118番通報をして海上保安庁に救助を要請した。

船長及び同乗者2人は、ビルジ排水ポンプ及びバケツにより排水を続けたが、本船は、船尾付近から水没が始まり、15時15分ごろ、乗揚場所の南西方約600m付近で沈没した。

船長及び同乗者2人は、沈没する直前に本船を離れて立ち泳ぎをしながら漂流中、15時20分ごろ巡視艇によって救助された。

本事故の発生日時は、平成22年6月12日14時33分ごろで、発生場所は、鴨瀬灯台から006°1,380m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 船舶の損傷に関する情報

船長の口述によれば、本船は、乗揚時に船尾付近に破口を生じて浸水し、沈没した。

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 70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52年8月19日

免許証交付日 平成16年10月12日

(平成22年9月19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。

船長は、若いころからモーターボートに乗っており、平成7年に本船を購入し、土曜日及び日曜日には、よく釣りに出かけており、本事故時の同乗者とも釣りに出かけていた。本船の船舶所有者となっているルート・ワン有限会社は、船長の個人経営であり、プッシャーバージを所有しており、港湾運送事業を行っている。本事故の発生場所は、以前に10～20回航行したことがあった。

健康状態は良好で、視力は両眼とも裸眼で1.2あり、聴力は正常であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	281-32588愛媛
船籍港	愛媛県今治市
船舶所有者	ルート・ワン株式会社
総トン数	5トン未満
L×B×D	9.25m×2.35m×0.64m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	165kW（連続最大）
推進器	1個
最大搭載人員	旅客7人、船員1人計8人
進水年月日	平成7年5月

2.5.2 積載状態

本船の船体図によれば、本船の計画喫水は、船首約0.3m、船尾約0.7mで、海面から船外機の下端までの喫水は、約1.1m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、次のとおりであった。

本船には、船体中央部に操舵室があり、魚群探知機1台が設置されていたが、事故当時は作動しておらず、また、自動操舵装置は設置されていなかった。速力は、1,000rpmで約5kn、3,300rpmで約28kn、最大回転時の3,700rpmで約30.9knであった。事故当時、船体、機関及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

2.6 水路調査に関する情報

船長の口述によれば、次のとおりであった。

船長は、プッシャーバージを所有するルート・ワン株式会社を経営しており、若いころからモーターボートに乗船していたので、海図やヨット・モーターボート用参考図に浅瀬などが記載されていることは知っていたが、本船の船内に海図などを備えていなかったし、釣りに出かけるときに海図などで確認することもなかった。船長は、事故現場付近を以前に10回以上も航行した経験があり、釣りをしたこともあった。尾久比島北方沖で釣りをしている間にも、何隻かが乗揚場所付近を航行しているのを見かけた。船長は、尾久比島沖約350mを航行していたので、その付近に磯があるとは思ってもいなかった。また、船長は、菊間港や松山港の潮汐を調べて知っており、事故当日は大潮で干満の差が大きく、本事故発生時が一番潮が引いたころであったが、

乗揚場所付近には、干出した岩などは見当たらなかった。

2.7 気象及び海象に関する情報

2.7.1 気象観測値及び潮汐

(1) 気象観測値

事故現場の北西約3kmに位置する呉市蒲刈地域気象観測所の事故当日の観測値は、次のとおりであった。

14時30分 気温 26.6℃、風向 南東、風速 1.4m/s、最大瞬間時の風向 南東、風速 2.7m/s

15時20分 気温 26.3℃、風向 南南西、風速 1.2m/s、最大瞬間時の風向 西北西、風速 3.0m/s

(2) 潮汐及び潮流

海上保安庁刊行の潮汐表及び天測歴によれば、次のとおりであった。

① 潮汐

平成22年6月12日の広島県呉港における潮汐は、09時05分が潮高310cm（高潮）、15時31分が同8cm（低潮）で、事故当時、事故発生場所付近の潮汐は、下げ潮の末期であった。また、事故発生場所の北東約5.3海里（M）に位置する御手洗での事故発生時刻における潮高は、約56cmであり、事故当日は、月齢約29の大潮であった。

② 潮流

潮流は、約1knの南西流があった。

2.7.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故当時、天気は晴れ、風、波はほとんどなく、視界は良好で、視程は10km以上であった。

2.8 事故発生海域に関する情報

海上保安庁刊行の海図W141（安芸灘及び付近）及びヨット・モーターボート用参考図H-147W（呉ー松山）によれば、次のとおりである。

尾久比島北西沖には、近接した2か所に干出岩があり、同干出岩の周囲（南北約200m、東西約100mの範囲）には、浅瀬が拡延している。

3 分析

3.1 事故発生状況の解析

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、14時30分ごろ、鴨瀬灯台から037° 1,800m付近の尾久比島北方沖の釣り場を発進し、船長が操舵室でいすに腰を掛けて手動操舵を行い、針路約270°及び速力約5knで同島の西方経由で帰途についた。
- (2) 船長は、尾久比島北西沖を西進中、前路に黒っぽい藻のようなものを認め、急いでクラッチを中立にして操縦ハンドルを左に切ったが、浅瀬に乗り揚げた。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成22年6月12日14時33分ごろで、発生場所は、鴨瀬灯台から006° 1,380m付近であったものと考えられる。

また、本船の沈没日時は、平成22年6月12日15時15分ごろであっ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(1)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

2.5.3から、事故当時、本船の船体、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 水路調査に関する解析

2.6及び2.8から、次のとおりであったものと考えられる。

船長は、海図及びヨット・モーターボート用参考図を船内に備えておらず、また、釣りに出かける前に浅瀬などを海図などで確認したこともなかったため、尾久比島北西沖に干出岩が存在することやその周囲に浅瀬が広がっていることを知らなかった。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6、2.7.1(2)及び2.8から、次のとおりであった。

事故発生時、天気は晴れ、風向南東、風速約1.4m/s、視界は良好で、波はほとんどなかったものと考えられる。また、事故発生場所付近の潮汐は、上げ潮の末期であり、同場所の北東約5.3Mに位置する御手洗の事故発生時刻における潮高は、約56cmであったものと考えられる。

乗揚場所付近に存在する干出岩は、海面上に干出していなかった可能性があると考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.6、3.1、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、14時30分ごろ、鴨瀬灯台から037°1,800m付近の尾久比島北方沖の釣り場を発進し、船長が操舵室でいすに腰を掛けて手動操舵を行い、針路約270°及び速力約5knで同島の西方経由で帰途についた。
- (2) 船長は、海図及びヨット・モーターボート用参考図を船内に備えておらず、また、釣りに出かける前に浅瀬などを海図などで確認したこともなかったことから、尾久比島北西沖に干出岩が存在することやその周囲に浅瀬が広がっていることを知らず、さらに、同島北方沖で釣りをしていたとき、何隻かが乗揚場所付近を航行していたので、前路に浅瀬などはないものと思い込んでいた。
- (3) 船長は、尾久比島北西沖を西進中、前路に黒っぽい藻のようなものを認め、急いでクラッチを中立にして操縦ハンドルを左に切ったが、14時33分ごろ浅瀬に乗り揚げた。

3.2.5 被害の軽減に関する解析

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 船長は、乗揚後、船尾付近に生じた破口からの浸水を認めたので、ビルジ排水ポンプ及びバケツで排水を行ったが、浸水量が次第に増えてきたので、タオルで破口をふさいで浸水を止めようとしたものの、浸水を止めることができなかった。
- (2) 船長は、浸水量が更に増えたことから、15時05分ごろ、携帯電話で118番通報をして海上保安庁に救助を要請した。
- (3) 本船は、船尾付近から水没が始まり、15時15分ごろ沈没したが、救命胴衣を着用した船長及び同乗者2人が、沈没前に本船から離れて立ち泳ぎをしながら漂流中、15時20分ごろ巡視艇に救助された。
- (4) 船長は、ビルジ排水ポンプ及びバケツでの排水を行い、また、破口をタオ

ルでふさごうとしたが、浸水を止めることができなかったことから、乗揚の約32分後に携帯電話で118番通報をして海上保安庁に救助を要請したが、事故が発生した場合には、速やかに海上保安庁に通報することが望ましい。

4 原因

本事故は、本船が、尾久比島北西沖を西進中、船長が前路に浅瀬があることに気付かなかったため、同浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

船長が、前路に浅瀬があることに気付かなかったのは、海図及びヨット・モーターボート用参考図を船内に備えておらず、また、釣りに出かける前に浅瀬などを海図などで確認したこともなかったことから、尾久比島北西沖に干出岩が存在することやその周囲に浅瀬が広がっていることを知らず、さらに、同島北方沖で釣りをしていて、何隻かが乗揚場所付近を航行していたので、浅瀬などはないものと思いつい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

