

## 船舶事故調査報告書

平成26年9月25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 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年3月20日 19時45分ごろ
発生場所	広島県竹原市大久野島北端 大久野島灯台から真方位339° 1,550m付近 (概位 北緯34° 18.9′ 東経132° 59.3′)
事故調査の経過	平成25年4月4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	漁船 <sup>いちどら</sup> 一寅丸、1.7トン HS3—38971（漁船登録番号）、個人所有 7.50m (Lr) × 1.90m × 0.78m、木 ディーゼル機関、46kW（動力漁船登録票による）、昭和56年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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 平成10年9月11日 免許証交付日 平成23年6月10日 (平成28年6月9日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、平成25年3月20日17時30分ごろ大久野島北端北西方にある小島西方沖約30m付近から大久野島と小久野島の中央に拡延する白石礁の東方沖にかけて南北にあなごはえ縄の設置を終え、18時00分ごろ揚縄を開始した。 船長は、右舷船首に船首方を向いて立ち、はえ縄の張り具合を見ながら、船尾の甲板員Aに舵柄と機関の操作を指示するとともに、右舷側から手繰りで揚縄を行い、甲板員Bを船首に配置し、縄や魚の整理等を行わせた。 船長は、19時ごろから西の風が徐々に強くなる状況下、左舷前方から風を受け、はえ縄を注視しながら、下方を向く姿勢で揚縄中、大久野島北端西方沖付近に移動した頃、はえ縄の北端を示す点滅灯が、

	<p>設置したときより小島に寄せられていたので、本船が小島に接近していることに気付いた。</p> <p>船長は、甲板員Aから小島が近いとの助言を得たが、小島が10m以上離れているように見えた上、点滅灯が近くに見えていたことから、間もなく揚縄を終えることができるものと思い、揚縄を続けていたところ、小島まで約7mに接近していることに気づき、甲板員Aに小島から離れるように舵を取れと指示を出したが、舵が効かないとの返事を受け、19時45分ごろ、本船が、小島の西方沖約5mの岩礁に小島を右舷側に見る態勢で乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、甲板員2人と共に長さ約2mの棒で海底を押しして離礁を試みたが、離礁できず、小島に上陸し、所属する漁業協同組合の組合長に携帯電話で救助を求めた。</p> <p>本船は、21日に船長が組合長を通じて業者を手配し、竹原市忠海港にえい航されたが、その後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>																													
<p>気象・海象</p>	<p>気象：(1) 気象観測値</p> <p>本事故発生場所の北北西方約1.7km付近に位置する竹原市所在の竹原地域気象観測所における平成25年3月20日19時20分～19時50分の気象観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="699 1111 1391 1406"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</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>19:20</td> <td>4.8</td> <td>西</td> <td>6.4</td> <td>西</td> </tr> <tr> <td>19:30</td> <td>4.7</td> <td>西</td> <td>7.4</td> <td>西</td> </tr> <tr> <td>19:40</td> <td>5.0</td> <td>西</td> <td>7.3</td> <td>西</td> </tr> <tr> <td>19:50</td> <td>6.6</td> <td>西</td> <td>8.4</td> <td>西</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 19時45分ごろにおける船長の観測</p> <p>天気 曇り、風向 西、風力 不詳(10m/s未満)</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約124cm(竹原市忠海)</p>	時刻	風向及び風速(m/s)				平均	風向	最大瞬間	風向	19:20	4.8	西	6.4	西	19:30	4.7	西	7.4	西	19:40	5.0	西	7.3	西	19:50	6.6	西	8.4	西
時刻	風向及び風速(m/s)																													
	平均	風向	最大瞬間	風向																										
19:20	4.8	西	6.4	西																										
19:30	4.7	西	7.4	西																										
19:40	5.0	西	7.3	西																										
19:50	6.6	西	8.4	西																										
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、小島周辺での操業経験が豊富であり、小島の周辺に岩礁が拵延していることを知っていた。</p> <p>はえ縄は、長さ約100mの幹縄を12～13本繋いだものであり、長さ約20mのロープを介し、両端に赤色の点滅灯を取り付けていた。</p> <p>本船は、船首端のマストに両色灯、船首及び船尾に作業灯を各1個点灯していた。</p> <p>甲板員Aは、船長から指示を受けて機関を前進と中立に使用していたが、本事故時、機関は中立にしていた。</p>																													

<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし あり 本船は、大久野島北端西方沖ではえ縄を揚縄中、西風を受けて小島に寄せられる状況下、小島まで約10mまで接近したものの、船長が揚縄を続けたことから、小島至近の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、大久野島北端西方沖ではえ縄を揚縄中、西風を受けて小島に寄せられる状況下、船長が揚縄を続けたため、小島至近の岩礁に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 ・ 操業中は操船が制限されるので、天候が悪化する状況で浅所に接近しないこと。

付図1 事故発生経過概略図

