

船舶事故調査報告書

令和3年6月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決


委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 令和2年8月3日 21時28分ごろ |
| 発生場所 | 広島県呉市上蒲刈島北方沖 安芸川尻港中港3号防波堤灯台から真方位150°2海里（M）付近 （概位 北緯34°12.2′ 東経132°43.1′） |
| 事故の概要 | プレジャーボート第7和美丸は、北北西進中、また、漁船柳丸は、東南東進中、両船が衝突した。 柳丸は、甲板員が死亡し、右舷船尾部外板の破口等を生じ、また、第7和美丸は、船首船底部外板に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年8月5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 | A プレジャーボート 第7和美丸、4.2トン HS3-36677（漁船登録番号）、個人所有 10.80m（Lr）×2.50m×0.80m、FRP ディーゼル機関、154.5kW、昭和63年7月25日 第270-47719号（船舶検査済票の番号） B 漁船 柳丸、1.0トン HS3-37434（漁船登録番号）、個人所有 6.17m（Lr）×1.91m×0.72m、FRP ガソリン機関（船外機）、128kW（動力漁船登録票による）、平成6年5月24日 第270-35096号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 66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9年9月30日 免許証交付日 平成30年6月4日 （令和5年8月13日まで有効） B 船長B 45歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 |

| | |
|-------|--|
| | <p>免許登録日 平成9年9月19日 免許証交付日 平成28年9月21日 (令和4年9月18日まで有効)</p> <p>甲板員B 61歳</p> |
| 死傷者等 | <p>A なし B 死亡 1人(甲板員B)</p> |
| 損傷 | <p>A 船首船底部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口及び左舷船尾部に擦過傷</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約1.7m/s、視界 やや不良 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、令和2年8月3日18時00分ごろ呉市川尻港の係留場所を出航し、2人が呉市蒲刈町^{たど}田戸北西方沖で釣りを行った後、法定灯火を表示し、21時26分ごろ帰途についた。</p> <p>船長Aは、船橋前部のひさしの上に腰を掛け、ダイヤル式の操舵リモコンを持って操船に当たり、田戸沖で安芸川尻港中港3号防波堤灯台(以下「本件赤灯台」という。)の赤い灯火を針路目標とし、川尻港に向けて約17～18km/hの速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によりA船を北北西進させた。</p> <p>船長Aは、21時28分ごろ、突然衝撃を感じ、A船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突して乗り上げていることに気付き、21時30分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、刺し網漁を行う目的で、20時00分ごろ、両色灯を表示し、呉市呉港広区^{あが}阿賀の係留場所を出航し、船長Bは、同港沖で刺し網漁を行ったが、漁獲が思わしくなかったため、呉市^{むら}豊島周辺で一本釣りを行うこととし、同港沖を発進した。</p> <p>B船は、船長Bが船体中央部よりやや後方の左舷側に設置された操縦台の後部の両舷に渡した歩み板に、甲板員Bが右舷船尾甲板に、それぞれ腰を掛けて、約25ノットの速力とし、上蒲刈島北西方沖を手動操舵で上蒲刈町宮盛東方沖の陸岸の約100m沖を針路目標として東南東進した。</p> <p>船長Bは、後方にいた甲板員Bから「あぶない。」との声を聞いて後ろを振り返り、同人が指さした右舷船首方を身体を横にずらして見たところ、至近にA船を視認し、B船の機関及び舵を操作して右旋回させようとしたが効なく、A船と衝突し、A船の船首部がB船の右舷船尾部に乗り上がってB船が、右舷側に傾いた。</p> <p>船長Bは、甲板員Bの姿が見えないことに気付き、B船上から声を掛けながら海面を船長Aと共に探したものの発見できず、やがてB船が右舷側から流入した海水により転覆したのでA船に乗り移った。</p> |

| | |
|---------------|---|
| | <p>甲板員Bは、海上保安庁の巡視船、ヘリコプター及び僚船により捜索され、10日07時15分ごろ、安芸灘大橋の西方約300m沖で漂流しているところを海上保安庁の巡視船に発見されて収容され、医師により、外傷性ショックによる即死の疑いで、推定死亡時刻が8月3日21時28分ごろと検案された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、船橋内からは、本事故当時設置していたオーニングにより船首方に死角が生じるので、船橋前部下側のひさしの上に腰を掛けて、操船を行っていた。なお、同位置からはレーダーは、画面の視認はできなかった。(写真1参照)</p> <div style="text-align: center;"> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 20px;">本事故後に増設した箇所</div> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px;">船長</div> </div>  <p>写真1 船長Aの操船位置及び本事故後に増設した箇所</p> <p>船長Aは、他船が以前、川尻港沖に造船所が設置していた係船ブイ（以下「本件係船ブイ」という。）に衝突したことを聞いたことがあったので、右舷船首方の本件係船ブイに接近しないように、本件赤灯台に針路を向けることに意識が向いていた。</p> <p>船橋内に戻った船長Aは、レーダーを0.125Mレンジで作動させ、田戸沖を発航する前にレーダー画面を見たときは、B船はレンジ内に入っていなかったので確認できなかった。</p> <p>A船に乗船していた知人は、左舷船尾の甲板上に置かれていたクーラーの上に腰を掛けて、右舷方を向いてスマートフォンの操作をしており、B船には衝突するまで気付いていなかった。</p> <p>B船は、右舷船首部に設置されていた揚網機により、航行中、歩み板の位置からは、右舷船首方に死角が生じていた。</p> <p>船長Bは、右舷船首方の死角を補うため、右舷船尾に甲板員Bを配置して見張りの補助を行わせたうえ、立ち上がった横に移動したりするなどして、死角を解消していた。</p> <p>船長Bは、これまでに何度も上蒲刈島沖を航行したことがあったが、田戸から出航する船を見たことがなかったので、同所に船はいないものと思っていた。また、同所に係船用の棧橋があり、数隻の船が係船されていることも本事故後に知った。</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>船長A及び同乗者Aは、救命胴衣を着用していたが、船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、上蒲刈島北方沖を北北西進中、船長Aが、本件赤灯台に針路を向けることに意識を向けたまま同じ針路及び速力で航行を続けていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、これまでに他船が本件係船ブイに衝突したことがあることを聞いたことがあったことから、本件係船ブイに接近しないよう本件赤灯台に針路を向けることに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、上蒲刈島北方沖を東南東進中、船長Bが、右舷方に他船はいないと思ひ込み、右舷船首方に死角が生じた状態で同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、東南東方に針路を定めた際、これまでに右舷方の上蒲刈島田戸付近から出てくる船を見たことがなかったことから、右舷方に他船はいないものと思ひ込み、右舷船首方に死角が生じた状態で同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、上蒲刈島北方沖において、A船が北北西進中、B船が東南東進中、船長Aが、本件赤灯台に針路を向けることに意識を向けたまま同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、右舷方に他船はいないと思ひ込み、右舷船首方に死角が生じた状態で同じ針路及び速力で航行を続けたため、互いに接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</p> | <p>船長Aは、本事故後、次の事故防止策をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船橋の上部を増設し、常時、船橋内からレーダー及び目視で見張りが行えるようにした。(写真1参照) <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、航行中、周囲に他船がいなくとも、また特定の方向ばかりに意識を向けることなくレーダーを活用するなどして、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、航行中、船首方に死角が生じた場合、立ち上がったたり横に移動したりするなどして、船首死角を補う見張りを行うこと。 ・小型船の乗船者は、曝露^{ばくろ}甲板上では、常時、救命胴衣を着用すること。 |

付図1 事故発生経過概略図



写真2 A船



写真3 B船

