

船舶事故調査報告書

令和4年4月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	同乗者負傷
発生日時	令和3年7月31日 11時00分ごろ
発生場所	広島県広島市 ^{にの} 似島南方沖 三高港 ^{みたか} 三吉西防波堤灯台から真方位011° 2.2海里付近 (概位 北緯34° 17.8′ 東経132° 24.9′)
事故の概要	漁船第三胡子丸 ^{えびす} は、かき筏 ^{かき} をえい航しながら東北東進中、また、プレジャーボート ^{ブルーローズ} BLUE ROSEは、南南東進中、BLUE ROSEが第三胡子丸のかき筏の連結ワイヤロープに船外機の下部が当たって急停止し、同乗者1人が転倒して負傷した。
事故調査の経過	令和3年8月10日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第三胡子丸、4.1トン HS3-42848（漁船登録番号）、個人所有 第290-58031号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート BLUE ROSE、5トン未満（長さ6.37m） 290-51603広島、アイエス株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定 同乗者B
負傷者	軽傷 1人（同乗者B）
損傷	A かき筏の連結用幹線ワイヤロープの損傷 B 船外機下部のスケグ板の破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、形象物を掲げた7台のかき筏（以下「本件かき筏」という。）の1台目のかき筏前面を「約180mの鋼製の幹線ワイヤロープ」（以下「本件えい航索」という。）で連結して引き船列を構成し、約0.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東北東進中、B船が西南西方に伸びた本件えい航索上に乗り揚げ、船外機の下部が当たって急停止した。 本件かき筏1台の長さは約21m、海面上からの高さ約0.8mであった。 B船は、船長Bほか同乗者3人で乗り組み、手動操舵により似島南西方沖を主機回転数毎分3,000で南南東進中、船長Bが、左舷船首方にA船及び右舷船首方にかき筏を見ながら航行した。 B船は、船長Bが船首方に障害物等が見当たらないので、A船とか

	<p>き筏の間を航過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、本件えい航索上を乗り越えた後、船外機の下部が当たって急停止し、船尾甲板に居た同乗者Bが転倒して負傷した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で知人に救助を依頼して知人が119番に通報し、船長Bが自力で航行できることを確認後、広島県広島港第3区の定係地に到着した。</p> <p>同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、頭部外傷と診断された。</p> <p>船長Bは、本事故時、右舷船首方にかき筏を認めた際、A船にえい航されているかき筏ではなく、定置したかき筏養殖施設であると思ひ、船首方に障害物等が見当たらなかったため、主機回転数を下げずに南南東進を続けた。</p> <p>船長Bは、かき筏養殖施設が多く設置されている本事故海域の操船が初めてであった。</p> <p>B船は、レーダーを備えていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、本件かき筏をえい航しながら東北東進中、B船は、南南東進中、船長Bが、本件かき筏を定置したものと考え、A船と本件かき筏の間を航過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が西南西方に伸びた本件えい航索上に乗り揚げ、船外機の下部が当たって急停止し、同乗者Bが転倒して負傷したものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、本件かき筏をえい航しながら東北東進中、B船が、似島南西方沖を南南東進中、船長Bが、本件かき筏を定置したものと考え、A船と本件かき筏の間を航過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、B船が西南西方に伸びた本件えい航索上に乗り揚げ、船外機の下部が当たって急停止し、同乗者Bが転倒したことにより発生したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、形象物を掲げたかき筏をえい航中の船を視認した際、かき筏が1連で伸びているので、減速してかき筏に近づかないこと。