

船舶事故調査報告書

令和5年8月9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 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和4年11月4日 13時40分ごろ |
| 発生場所 | 広島県廿日市市大野瀬戸 亀石灯標から真方位281° 130m付近 (概位 北緯34° 17.7′ 東経132° 17.6′) |
| 事故の概要 | 漁船勝耶丸は、北東進中、浅所に乗り揚げた。 勝耶丸は、中央部船底に破口等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年11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。 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 勝耶丸、2.5トン HS3-44027（漁船登録番号）、個人所有 8.29m (Lr) × 2.35m × 0.64m、FRP ディーゼル機関、132.39kW、平成5年9月24日 第270-38628号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 32歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年9月16日 免許証交付日 令和4年7月13日 (令和9年3月15日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 中央部船底に破口及び擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか2人が乗り組み、まきえ釣り漁の目的で令和4年11月4日06時30分ごろ広島県広島市の係留場所を出港し、山口県岩国港東方沖の漁場において操業を行い、12時30分ごろ、次の漁場へ移動していたところ、機関回転数が上がらなくなった。 船長は、電話連絡により知り合いの修理業者に機関の修理を依頼して、同修理業者の工場がある広島県広島港第3区廿日市地区（以下「廿日市地区」という。）に向かうこととし、GPSプロッター兼魚 |

群探知機のGPSプロッター用の画像（以下「船位表示画像」という。）で航行経路を確認して大野瀬戸を經由すると航程が短くなると思い、同瀬戸を通航することとした。

本船は、船長が右舷側の操縦席に腰を掛けて操船を行い、約7ノットの対地速力で、大野瀬戸の南西口まで北進した後、13時15分ごろ右転して同瀬戸に入り、北東進した。

船長は、GPSプロッター兼魚群探知機の表示画面が小さく、船位表示画像と魚群探知機用の画像（以下「水深表示画像」という。）の二分割画面では画像内の細部の図や文字が見えにくいので、水深表示画像のみを表示させ、その測深値が2m以下にならないかを確認しながら航行を続けた。

船長は、しばらくして船首方に亀石灯標を認めたものの、同灯標が左舷標識であることを知らず、右舷側（東方：廿日市市厳島側）の海域が狭くて漁網があり、左舷側（西方：廿日市市街地側）の海域が広くて障害物などが認められなかったため、右舷に見て航行することとした。

船長は、亀石灯標が浅瀬の存在を示すものと思ったが、塗色等の意味が分からなかったため、同灯標から数十m程度の範囲内に浅瀬があると思い、同灯標を右舷側に100m以上離すように本船の針路を少し左舷方にとった。

船長は、水深表示画像の測深値に注意しながら、亀石灯標の西北西方沖約130mを（右舷側に見るように）北東進していたところ、13時40分ごろ衝撃を感じるとともに行きあしが止まり、本船が浅所（以下「本件洗岩」という。）に乗り揚げたことを認識した。

船長は、機関を停止し、船内を一通り見て大きな被害が認められなかったため、再度機関を始動して前進運転及び後進運転として離礁を試みたがプロペラ軸が回らず、投錨して船内各部の状態を詳細に確認したところ、操舵室の前の区画が浸水していることを認め、海上保安庁に救援を要請した。

本船は、来援した巡視艇に乗組員が救助されるとともに、同巡視艇により廿日市地区入口までえい航された後、修理業者が手配した船に乗組員が移乗し、同船により同修理業者の工場の近くの棧橋にえい航された。（写真1参照）



図1 本船（上架して修理中）

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本件洗岩は、亀石灯標から西北西方約210mまで拡張した暗岩及び洗岩が散在する亀瀬かめせと呼称される浅瀬の中央付近に位置していた。

船長は、大野瀬戸を航行するのは初めてであったが、事前に水路調査を行っておらず、亀石灯標の付近にどのような浅瀬があるか知らなかったため、船位表示画像を表示させて付近を確認し、亀瀬から離して航行すべきであったと本事故後に思った。

船長は、日頃から、帰航など長い距離を航行する際は、GPSプロッター兼魚群探知機の画面に船位表示画像を表示させていたが、港内や水道を航行する時には、同画面に水深表示画像のみを表示させ、測深値及び海底の傾斜を確認しながら航行していた。

船長は、本件洗岩付近に急な水深変化があり、本事故当時、本船が、本件洗岩の上方に至ったのとほぼ同時に船底が本件洗岩に乗り揚げたので、水深表示画像の測深値が変化しなかったのではと思い、測深値のみに注意して海底の状況を確認しながら航行したことで、事前に浅所を確実に把握できない危険な状態になっていたと思った。

乗組員は全員、救命胴衣を着用していた。

本船の喫水は、船首部が約0.4mで、船尾部が約1.2mであった。

分析

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

あり

なし

なし

本船は、大野瀬戸を北東進中、船長が、亀瀬の存在を知らずに、左舷標識である亀石灯標から数十m程度の範囲内に浅瀬があると思い、GPSプロッター兼魚群探知機を水深表示画像のみの表示にした状態で、亀石灯標を右舷側に約130m離して航行し続けたことから、亀瀬に進入し、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、亀石灯標が浅瀬の存在を示すものと思ったものの塗色等の意味が分からなかったことから、同灯標から数十m程度の範囲内に浅瀬があると思い、本船を同灯標から100m以上離すように針路を取

| | |
|--------------|---|
| | <p>り、航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、大野瀬戸を通航する際に、GPSプロッター兼魚群探知機の表示画面が小さく、船位表示画像と水深表示画像の二分割画面ではそれぞれの画像内の細部の図や文字が見えにくいことから、水深表示画像のみを表示させ、その測深値を確認しながら航行を続けたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件洗岩付近に急な水深変化があり、本事故当時、本船が本件洗岩の上方に至ったのとほぼ同時に船底が本件洗岩に乗り揚げたことから、船長が、事前に本件洗岩を認識できなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、船位表示画像を表示せずに水深表示画像のみで測深値を確認しながら航行を続けたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、大野瀬戸を北東進中、船長が、亀瀬の存在を知らずに、左舷標識である亀石灯標から数十m程度の範囲内に浅瀬があると思い、GPSプロッター兼魚群探知機を水深表示画像のみの表示にした状態で、亀石灯標を右舷側に約130m離して航行し続けたため、亀瀬に進入し、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>船長は、本事故後、本船により大画面のGPSプロッター兼魚群探知機を設置し、航行中は、常時GPSプロッターの画像を表示させ、周囲の海底の状態を確認することとした。</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、航行する海域の水路調査を、事前に必ず行うこと。 ・ 船長は、GPSプロッター画面を表示させ、等深線及び障害物等を十分確認しながら常時適切に見張りを行って航行すること。また、灯標を視認した時は、塗色及び頭標形状を確認して当該標識の意味を理解した上で、安全な海域を航行すること。 |

