

## 船舶事故調査報告書

令和5年5月31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（かき養殖施設）
発生日時	令和4年10月7日 18時15分ごろ
発生場所	広島県広島市 <sup>にの</sup> 似島 <sup>じごく</sup> 地獄鼻北北西方沖 広島港 <sup>やじた</sup> 似島家下防波堤北灯台から真方位234° 1.0海里（M） 付近 （概位 北緯34° 18.3′ 東経132° 24.8′）
事故の概要	プレジャーボートおしるこ号は、北北東進中、かき養殖施設のワイヤに衝突した。 おしるこ号は、船尾アウトドライブ接続部に破口を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月7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×A×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート おしるこ号、5トン未満 270-41914広島、個人所有 5.41m（Lr）×2.04m×0.97m、FRP ディーゼル機関、36.05kW、平成9年9月
乗組員等に関する情報	船長 37歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年8月19日 免許証交付日 令和3年8月19日 （令和8年8月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船尾アウトドライブ接続部に破口 かき養殖施設 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：17時47分ごろ 常用薄明終了時刻：18時12分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で令和4年10月7日15時00分ごろ、似島南方沖に向け、広島市所在のマリーナを出港した。

船長は、15時30分ごろ、似島地獄鼻南西方沖に到着した後、漂泊して釣りをを行い、18時10分ごろ、釣りを終え、操縦席に腰を掛けて、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で帰港を開始した。

船長は、帰港後に所用があったが、釣りに夢中となり帰港時間が遅れてしまい急いでいたので、地獄鼻西方沖で針路をマリーナの方へ向ける際、最短距離を航行しようと思い、同鼻北西方沖に設置されたかき養殖施設の南西端付近に向け北北東進させた。

地獄鼻北西方沖のかき養殖施設は、長さ約20m、幅約10mの筏<sup>いかだ</sup>4~9台が直径約24~28mmの金属製ワイヤで繋がり列となって設置されており、列の両端には筏を移動する際に出し入れを容易にすることと両端のかき筏へのワイヤの加重による負担を減らすことを目的として、豆筏<sup>まめ</sup>と呼称される小型の筏が設置されていた。(図1参照)

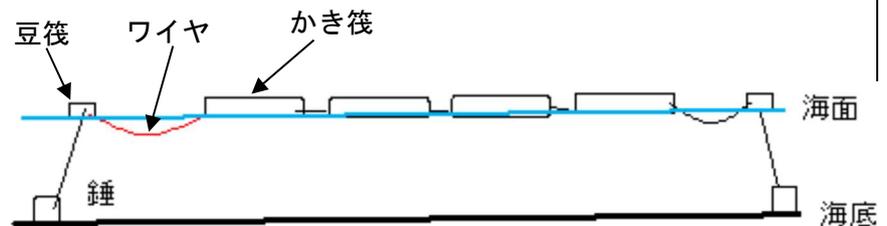


図1 かき養殖施設略図

船長は、かき養殖施設の約50m手前で、豆筏とかき筏の間に船首が向いていることに気付き、約8knに減速したが、豆筏は単独で浮いているものと思っていたので、間にはワイヤはないものと思い、同じ針路で航行を続け、18時15分ごろ本船の推進器が海面下のワイヤに衝突した。

船長は、本船の舵が効かなくなって航行不能となったので、BAN<sup>\*</sup>1に携帯電話で連絡して救助を求めた後、海上保安庁にも118番で本事故の通報を行った。

本船は、アウトドライブの船体接続部の破口から浸水が始まり、右舷側に傾き始めたので、船長が、バケツで海水を掻き出していたところ、BANの船が到着したが、どうすることもできず、船首を上にして沈没した。

船長は、BANの船に救助された後、海上保安庁の巡視船に移乗してマリーナに帰港した。

本船は、後日引き揚げられて廃船処分とされた。

\*1 BAN (Boat Assistance Network) 航行が困難となった小型船舶のえい航や、乗員が行方不明となった場合の捜索、救助を行う会員制のサービス。

航行が困難となった小型船舶のえい航や、乗員が行方不明となった場合

	(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船(船首部)、写真2 本船(船尾部) 参照)
その他の事項	本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。 船長は、かき養殖施設を迂回して航行していれば良かったと本事故後に思った。
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、地獄鼻北北西方沖を北北東進中、船長が、地獄鼻西方沖からマリーナまでの最短距離を航行しようと思い、ワイヤで繋がれた豆筏とかき筏の間を航行したことから、推進器が海面下のワイヤに衝突したものと考えられる。 船長は、帰港後に所用があり急いでいたことから、地獄鼻西方沖からマリーナまでの最短距離を航行しようと思ったものと考えられる。 船長は、豆筏は単独で浮いていて、かき筏との間にはワイヤはないものと思っていたことから、豆筏とかき筏の間を航行したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、地獄鼻北北西方沖を北北東進中、船長が、地獄鼻西方沖からマリーナまでの最短距離を航行しようと思い、ワイヤで繋がれた豆筏とかき筏の間を航行したため、推進器が海面下のワイヤに衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、かき養殖施設の筏の列は、筏の間隔が空いていてもワイヤで繋がれているので、筏と筏の間は航行しないこと。 ・この海域を航行する船長は、かき養殖施設の構造についても日頃から情報収集しておくこと。

付図1 事故発生場所概略図

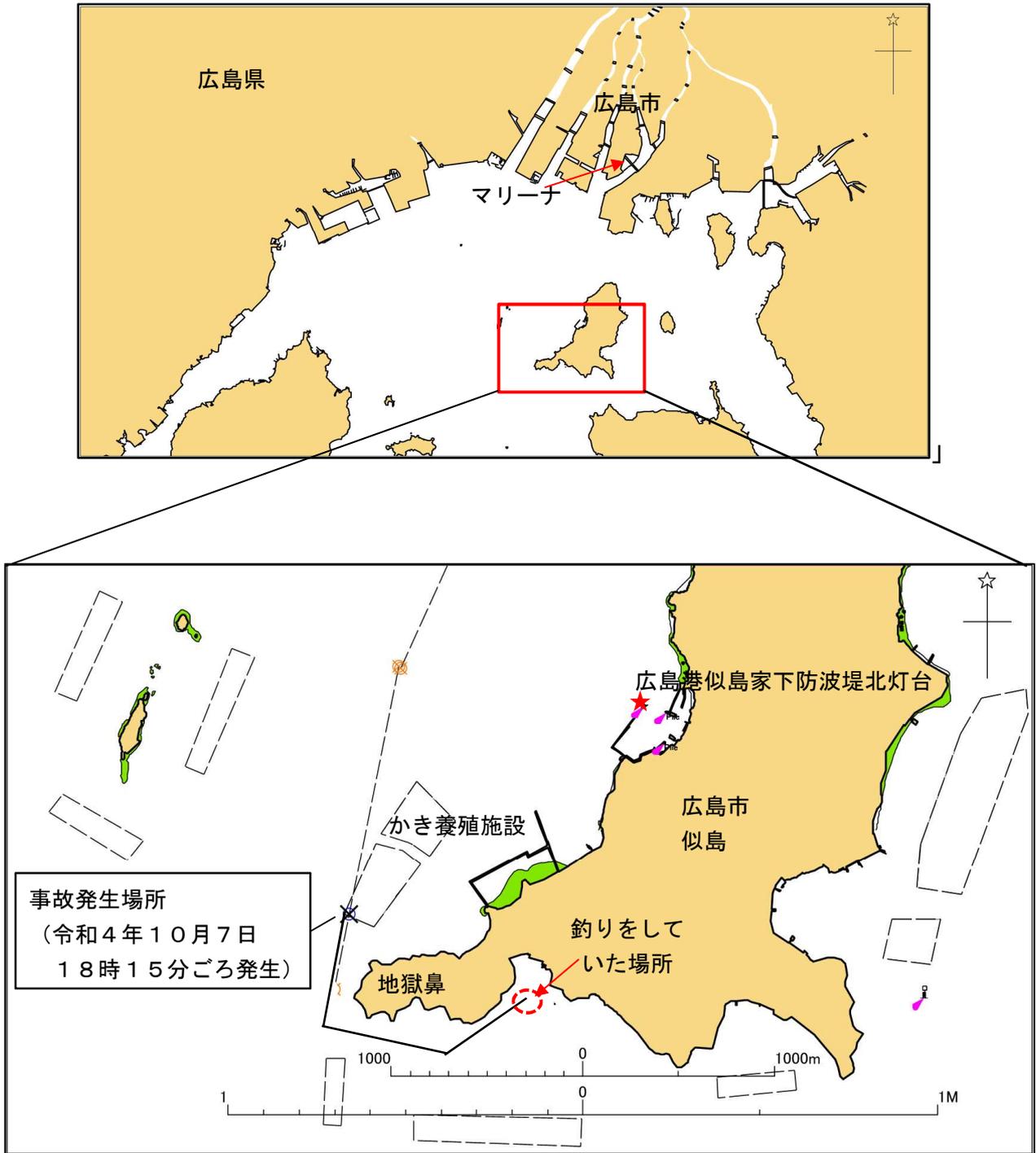


写真1 本船（船首部）



写真2 本船（船尾部）

