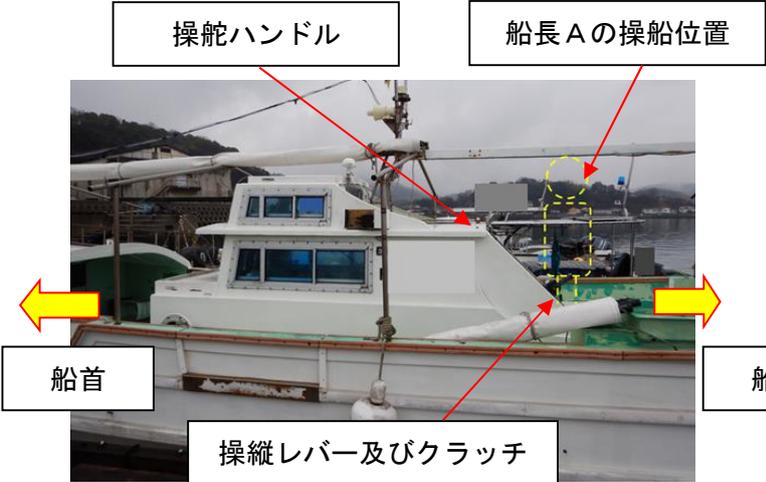


船舶事故調査報告書

令和6年1月31日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 令和5年1月8日 07時30分ごろ |
| 発生場所 | 広島県呉市豊島西方沖 蒲刈荷島灯台から真方位169° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 10.0′ 東経132° 46.1′） |
| 事故の概要 | プレジャーボート三和丸は、緩やかに左転しながら航行中、また、プレジャーボート祥福丸は、漂流中、両船が衝突した。 祥福丸は、同乗者1人が死亡し、船首部から右舷中央部外板の欠損等を生じ、また、三和丸は、船首部船底に破損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年1月10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 三和丸、5トン未満 273-7863 広島、株式会社セトウチ 11.60m (Lr) × 2.92m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、昭和58年9月 B プレジャーボート 祥福丸、1.5トン HS3-38177（漁船登録番号）、個人所有 7.87m × 1.92m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、93.41kW、平成13年10月25日 第270-44208号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 70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3年4月11日 免許証交付日 令和2年8月24日 （令和8年4月10日まで有効） B 船長B 41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8月20日 免許証交付日 令和3年8月31日 （令和8年9月4日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし |

| | |
|-------|---|
| | B 死亡 1人（同乗者B） |
| 損傷 | A 船首部船底に破損 B 船首部から右舷中央部外板の破損及び欠損、操舵区画窓ガラスの破損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北北東流約1.6ノット（kn） 日出時刻：07時17分ごろ |
| 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5年1月8日07時00分ごろ呉市尾久比島南方沖の釣り場に向けて広島県東広島市安芸津港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵区画の後方に立って手動操舵により操船に当たり、船首方の死角を補うように体を左右に移動して見張りを行いながら、約18knの速力（対地速力、以下同じ。）で、呉市上蒲刈島と豊島の間の水道を南南西進した。（写真1、図1参照）</p> |
| |  <p>写真1 A船（本事故後、係留中）</p> |
| |  <p>図1 操船時の船長の位置</p> <p>船長Aは、豊島大橋の下を通過して、豊島南西岸まで見通せるよう</p> |

になり、左舷船首方を見たところ他船が見当たらなかったため、南方の豊島南岸と尾久比島北東岸の間（以下「豊島南方沖」という。）に向けようと僅かに左舵を取り、船首方に他船がないものと思い、緩やかに左転しながら航行を続けた。

船長Aは、しばらくして、07時30分ごろ衝撃を感じるとともにA船が左転したので、何かに衝突したのと思い、周囲を確認したところ、右舷船首方にB船、その近くの海面に浮いていた船長B及びB船の同乗者1人（以下「同乗者B」という。）に気付いた。

船長Aは、船長Bから負傷している同乗者Bを先に救助してほしいと言われたが、クラッチレバーが中立及び後進に入らないので思うように接近できず、前進で旋回しながら船長B、同乗者Bの順でA船に收容し、上蒲刈島^{おおうら}の大浦地区の岸壁に搬送した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、釣りの目的で、06時30分ごろ豊島西方沖の釣り場に向けて大浦地区の岸壁を出港した。

B船は、06時40分ごろ豊島大橋南方沖に到着後、漂泊して釣りを開始し、北北東流の潮流に流されるので潮上り（南南西進）を繰り返す、数回目の潮上りのあと船首が西方を向いた状態で漂泊した。

B船は、船長Bが船尾部で、同乗者Bが船首部で共に右舷方を向いて立って釣りを始め、しばらくして、船長Bが、ふと前方を見たところ、右舷方至近に向かってくるA船に気付き、同乗者Bに逃げるように大声で叫んで自分が海に飛び込んだ後、A船の船首がB船右舷船首部から中央部に乗り上げるように衝突した。（写真2参照）



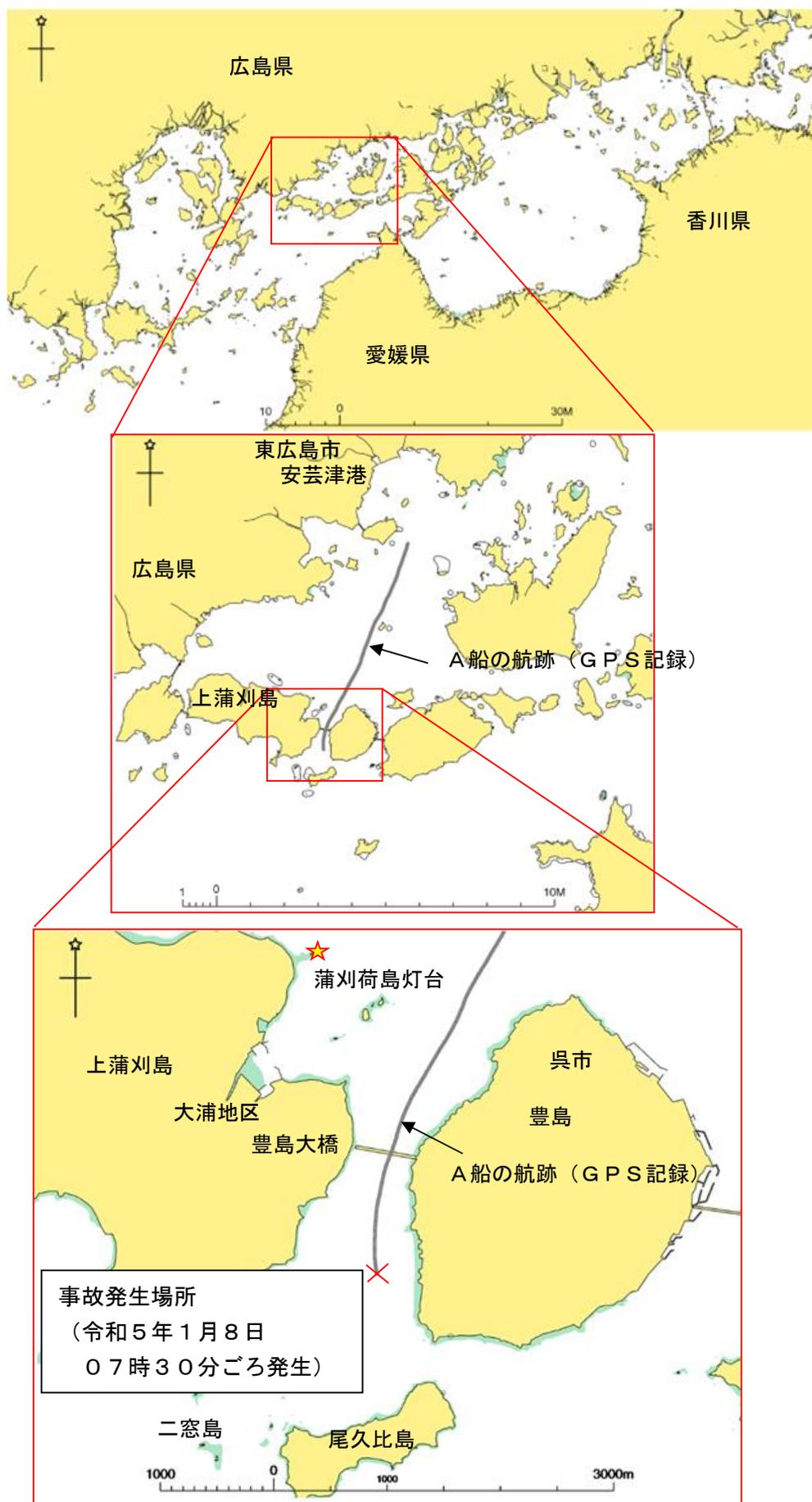
写真2 B船の損傷状況

船長B及び同乗者Bは、海面に浮いているところをA船に救助されたが、同乗者Bの左足が切断されて意識のない状態であったので、船長Bが、海上保安庁及び消防に電話で救援を要請し、A船が大浦地区

| | |
|--|--|
| | <p>の岸壁に着岸後、同乗者Bが、救急車で市内の病院に搬送された。</p> <p>同乗者Bは、医師により、09時28分ごろ死亡が確認され、死因が左大腿不全切断と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のGPS記録(抜粋)参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、船体の形状及び船長Aの操船位置を勘案すると、航行時、船長Aが、操舵区画の後方で操船を行う際、正船首左右約9°に死角を生じていた。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近を何回も航行したことがあり、日頃は、豊島西岸付近に釣り船が、呉市二窓島^{ふたまど}北方沖に漁船があるので速力を落として航行していたが、本事故当時は、どこにも他船が見当たらず、B船にも気付かなかったので、速力を落とさずに航行していた。</p> <p>船長Aは、豊島南方沖に向けて左舵を取る前に左舷船首方を見た際、いつも釣り船などがいた陸岸付近に意識を向けていたので、陸岸から離れて沖合にいたB船に気付くことができなかつたのではと本事故後に思った。</p> <p>GPS記録によれば、A船が豊島大橋の下を通過した時の針路は真方位約199°で、その場所から本事故発生場所は、方位が真方位約186°であり、正船首左約13°(死角外)であった。</p> <p>船長Bは、日頃から潮上りを行う際は、周囲を確認していたが、漂泊して釣りを行う際は、いつも航行中の他船がB船を避けて航行していたので、本事故時も、他船がB船を避けてくれるものと思って釣りに意識を向けていた。</p> <p>船長Bは、何度か潮上りを行っており、本事故前、最後の潮上りを行う前に周囲を確認した際には、他船を認めなかつた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、豊島西方沖において、船首が浮上して正船首左右約9°に死角を生じる状態で、約18knの速力で南南西進から緩やかに左転しながら航行中、船長Aが、左舵を取る前に左舷船首方を確認して他船が見当たらなかつたので、船首方に他船がいないと思い、航行を続けたことから、死角内に入ったB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、豊島南方沖に向かおうとして左舵を取る前に左舷船首方を確認した際、B船が正船首左約13°付近にいたものの、いつも釣り船などがいた陸岸付近に意識を向けていたことから、陸岸から離れて沖合にいたB船に気付くことができなかつた可能性があると考えら</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>れる。</p> <p>B船は、船首を西方に向けて漂流中、船長Bが、航行中の他船が漂流中のB船を避けてくれるものと思い、釣りに意識を向けて漂流を続けたことから、釣りの途中でふと前方を見て向かってくるA船に気付いたものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、日頃から漂流して釣りをを行う際は、いつも航行中の他船がB船を避けて航行していたことから、本事故時も、B船の船首を西方に向けて漂流させた後、航行中の他船がB船を避けてくれるものと思い、釣りに意識を向けていたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、豊島西方沖において、A船が、船首が浮上して正船首左右約9°に死角を生じる状態で、約18knの速力で南南西進から緩やかに左転しながら航行中、B船が、船首を西方に向けて漂流中、船長Aが、左舵を取る前に左舷船首方を確認して他船が見当たらなかったため、船首方に他船がないと思い、航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が漂流船を避けてくれるものと思い、釣りに意識を向けて漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <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、船首浮上により死角を生じる状態で航行中、転舵するときには、周囲に他船が認められなくても、視界が制限されていることを十分に考慮し、死角になる進行方向を慎重に確認してから転舵すること。 ・ 船長は、水道など湾曲した陸岸の近くを航行する際は、陸岸の陰になり遠方から見えない船舶がいることを考慮し、適切な速力で接近すること。 ・ 船長は、漂流中、釣りなどに意識を向けることなく、常時、適切に見張りを行うこと。 |

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のGPS記録(抜粋)

| 船 位 ^{※1} | | 推 算 値 ^{※2} | |
|-------------------|------------------|---------------------|------------|
| 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | 対地針路 (°) | 速力 (kn) |
| 34-10-56.3 | 132-46-19.7 | | |
| 34-10-53.6 | 132-46-17.6 | 212.6 | 19.2 |
| 34-10-50.8 | 132-46-15.8 | 207.9 | 19.0 |
| 34-10-48.1 | 132-46-14.3 | 204.9 | 17.8 |
| 34-10-45.5 | 132-46-12.9 | 203.6 | 17.0 |
| 34-10-42.8 | 132-46-11.7 | 200.6 | 17.3 |
| 34-10-40.1 | 132-46-10.7 | 197.2 | 16.9 |
| 34-10-37.4 | 132-46-09.7 | 196.8 | 16.9 |
| 34-10-34.7 | 132-46-08.6 | 198.9 | 17.1 |
| 34-10-32.2 | 132-46-07.4 | 201.6 | 16.0 |
| 34-10-29.4 | 132-46-06.4 | 196.5 | 17.6 |
| 34-10-26.6 | 132-46-05.6 | 193.1 | 17.3 |
| 34-10-23.8 | 132-46-04.9 | 192.0 | 17.2 |
| 34-10-20.9 | 132-46-04.2 | 191.9 | 17.6 |
| 34-10-18.0 | 132-46-03.6 | 189.9 | 17.7 |
| 34-10-15.0 | 132-46-03.3 | 184.6 | 18.0 |
| 34-10-12.0 | 132-46-03.1 | 183.4 | 18.1 |
| 34-10-09.0 | 132-46-03.0 | 181.1 | 17.9 |
| 34-10-05.9 | 132-46-02.9 | 181.7 | 18.5 |
| 34-10-02.9 | 132-46-03.2 | 175.4 | 18.0 |
| 34-09-59.8 | 132-46-03.8 | 170.7 | 18.8 |
| 34-09-59.5 | 132-46-04.0 | 146.3 | 2.0 |
| 34-10-00.0 | 132-46-04.2 | 021.8 | 3.2 |

※1 船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、上から10秒間隔で記録されたものである。

※2 対地針路及び速力は、船位及び時間から推算した値である。