

## 船舶事故調査報告書

令和6年2月28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（養殖施設）
発生日時	令和5年10月19日 22時03分ごろ
発生場所	香川県直島町井島西方沖 鞍掛鼻灯台から真方位293° 1,190m付近 （概位 北緯34° 29.0′ 東経134° 00.5′）
事故の概要	プレジャーボート愛艇号は、北西進中、養殖施設に衝突した。 愛艇号は、船尾アウトドライブの脱落等を生じた。
事故調査の経過	令和5年11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×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート 愛艇号、5トン未満 271-29306岡山、個人所有 6.96m (Lr) × 2.45m × 1.33m、FRP ディーゼル機関、110.30kW、平成8年1月
乗組員等に関する情報	船長 69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 昭和51年5月21日 免許証交付日 令和元年9月9日 （令和6年10月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船尾アウトドライブが脱落、船首部キールが脱落 養殖施設 鉄製枠に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 月入時刻：20時10分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で令和5年10月19日15時00分ごろ、香川県高松市女木島西方沖に向け、岡山県玉野市の係留場所を出港した。 船長は、井島の東方沖を通過して南進中、同島南方沖に前回航行時、設置されていなかったのり養殖施設が設置されているのを目視で認め、同施設の北端から約400～500m南方で一旦漂泊してのり養殖施設の北端の位置付近を目測でGPSプロッターに登録（以下「本

	<p>件登録地点」という。)した。</p> <p>本船は、航行を再開して女木島西方沖で釣りを終え、帰途についた。</p> <p>船長は、ふだん、夜間に帰航中、井島南方沖を北進し、同島西方沖に向ける際、GPSプロッターに表示される前回航行時の航跡をめぐりに左転したのち、玉野市の沿岸付近にあるゴルフ場の明かり（以下「本件明かり」という。）を船首目標として航行していたが、本件登録地点が前回航行時の航跡より北側にあったので、同地点を左側に見て航過した。</p> <p>船長は、操縦席に腰を掛け、約17ノットの対地速力で、手動操舵で本件明かりを船首目標として井島西方沖を北西進中、22時03分ごろ突然衝撃を受け、船体が停止した。</p> <p>船長は、周囲を確認して、本船が井島西方沖のはまち養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に衝突したことを知り、航行不能となっていたので、118番通報したものの、本船は、船首だけが浮いた状態で水没した。</p> <p>船長及び同乗者は、本件養殖施設に避難していたところ、来援した巡視艇に救助され、本船は、翌日船長が手配したマリーナの船によって同マリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 GPSプロッターの表示状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.2m、船尾約0.6mであった。</p> <p>船長は、本件養殖施設の位置をGPSプロッターに登録していたが、本件明かりを船首目標として航行すれば、これまで乗り揚げたことがなく、障害物はないと思い、本件明かりに意識を向けて航行していたので、本件登録地点付近で左転後、GPSプロッターの画面を確認していなかった。</p> <p>船長は、井島西方沖を航行した経験が多数あり、ふだん、昼間であれば本件養殖施設を目視し、同施設から西方に約50m隔てて航過するようにしていた。</p> <p>船長は、前年度ののり養殖施設が設置された期間も、同施設北端を左側に見て航過したのち左転し、本件明かりを船首目標としていたが、本事故発生日、同施設北端から離れた場所に漂泊して、本件登録地点を目測で登録したので、実際の北端の位置と登録した位置とにずれが生じていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本件養殖施設は、東西約130mの範囲に6分割されたはまちを養殖する施設で、西端及び東端に光達距離が約3kmの点滅灯が設置されていた。</p> <p>船長は、夜間、ふだんから本件明かりに意識を向けて北西進する際、本件養殖施設の点滅灯を見たことがなかったので、本件養殖施設</p>

	<p>に点滅灯が設置されていることを知らなかった。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターを本事故の約2年前に新替えし、同プロッターには本件養殖施設を含む全ての養殖施設の区画が緑色の線が表示されていたが、取扱説明書を詳しく読んでいなかったため、同線が養殖施設を表すものであることを知らなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、井島西方沖に向けて北西進中、船長が、本件明かりを船首目標として航行すれば障害物はないと思い、本件明かりに意識を向けて航行していたことから、本件養殖施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件明かりに意識を向けて航行していたことから、GPSプロッターに登録していた本件養殖施設の位置を確認せず、また、本件養殖施設の点滅灯を見たことがなかったため、本件養殖施設に点滅灯が設置されていることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターに表示された緑色の線が、養殖施設を表すものであることを知らなかったことから、本件養殖施設に気付かずに航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が井島西方沖に向けて北西進中、船長が、本件明かりを船首目標として航行すれば障害物はないと思い、本件明かりに意識を向けて航行していたため、本件養殖施設に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行予定海域の障害物（養殖施設等）の位置をあらかじめ調査するとともに、必要に応じてGPSプロッター等に当該位置を登録しておくこと。</li> <li>・ 船長は、夜間においては、目測に頼らず、GPSプロッター等の航海計器を適切に使用し、自船の位置を正しく確認し、また、障害物の相対位置を確実に把握しながら航行すること。</li> <li>・ 船長は、搭載しているGPSプロッター等の航海計器の取扱いに慣熟し、安全航行に活用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

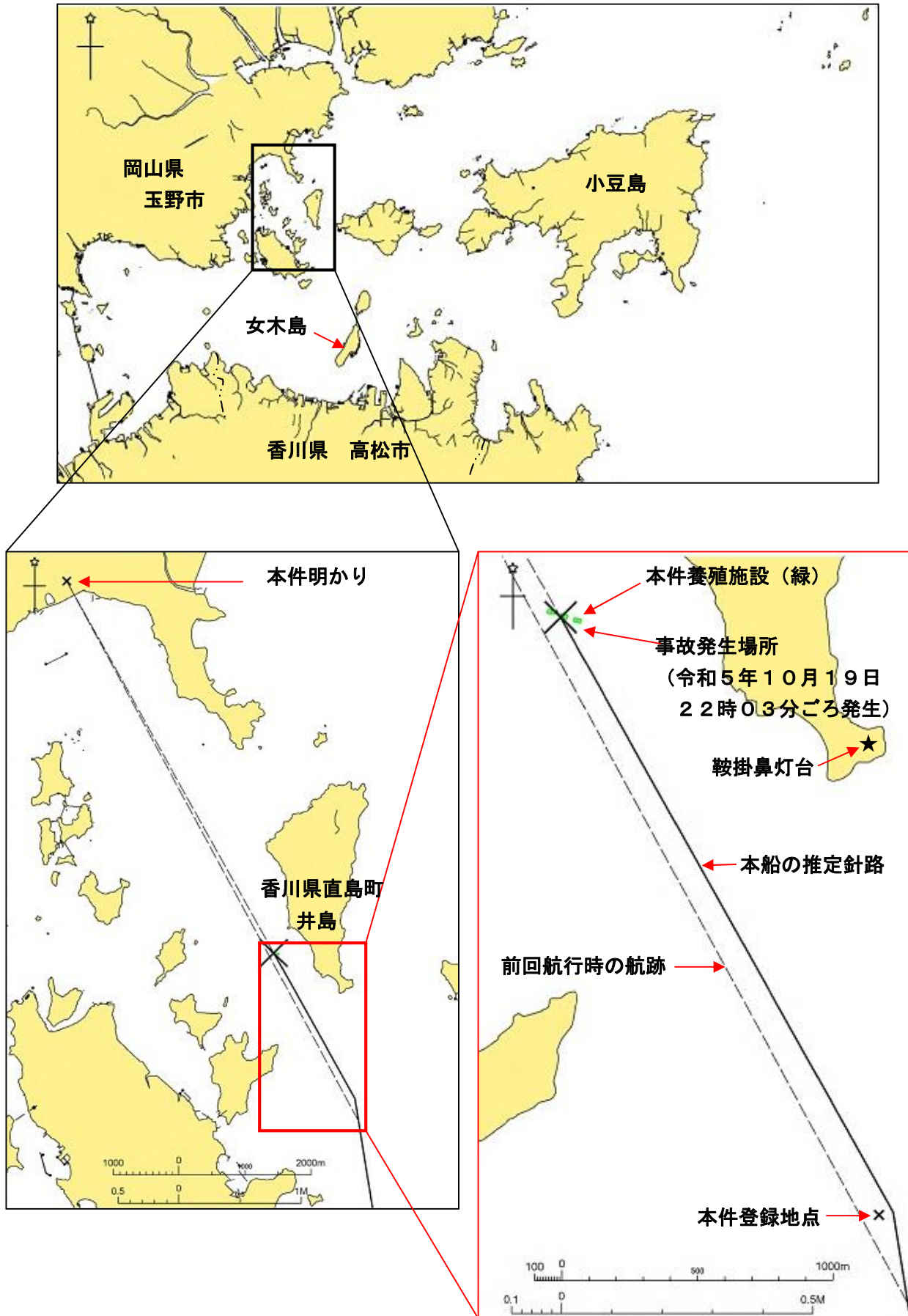


写真1 本船



写真2 GPSプロッターの表示状況

