

船舶事故調査報告書

令和6年7月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（かき筏）
発生日時	令和5年11月3日 05時51分ごろ
発生場所	広島県江田島市引島北東方沖 大柿港引島防波堤北灯台から真方位027°720m付近 （概位 北緯34°11.0′ 東経132°29.1′）
事故の概要	プレジャーボートまゆり丸は、南南西進中、かき筏に衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月23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	プレジャーボート まゆり丸、3.2トン HS3-43543（漁船登録番号）、個人所有 第293-39151号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	本船 船底に擦過傷 かき筏 竹材に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 日出時刻：06時31分ごろ、常用薄明開始時刻：06時05分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、広島湾南部において釣りをを行う目的で、船長が操舵スタンドの前の椅子に腰を掛けて、約15ノットの対地速力で広島県早瀬瀬戸北口に向かい、南進していた。</p> <p>船長は、船首方から右舷船首方（南方から南南西方）に大型船3隻が南西方に並び、船首を北東方に向けて錨泊しているのを視認した。</p> <p>船長は、3隻のうち最も北側の大型船の船首の錨鎖付近を通航しないように少し右転し、3隻のうち北側の大型船2隻の左舷側を南西進した後、ふだんの針路から外れないように、2隻目の大型船の船尾付近で左転した。</p> <p>本船は、2隻目の大型船と3隻目の大型船の間を航過して南南西進した。</p> <p>船長は、早瀬瀬戸付近がよく航行する場所であったので、GPSプロッター及びレーダーを作動させていたものの、目視のみで航行を続けていたところ、船首方に黄色の点滅灯（以下「本件標識灯」という。）を視認した。</p> <p>船長は、本件標識灯を、ふだん左舷方（東方）に見て航行している広島県呉市倉橋島西方沖のかき養殖施設の北西端を示す標識灯（以下</p>

「倉橋島側標識灯」という。) と思い、少し右転して左舷方に見るよ
うに航行を続けていたところ、船首方至近にかき筏 (以下「本件かき
筏」という。) を視認し、機関を中立運転としたものの間に合わず、
本件かき筏に衝突した。(図1参照)

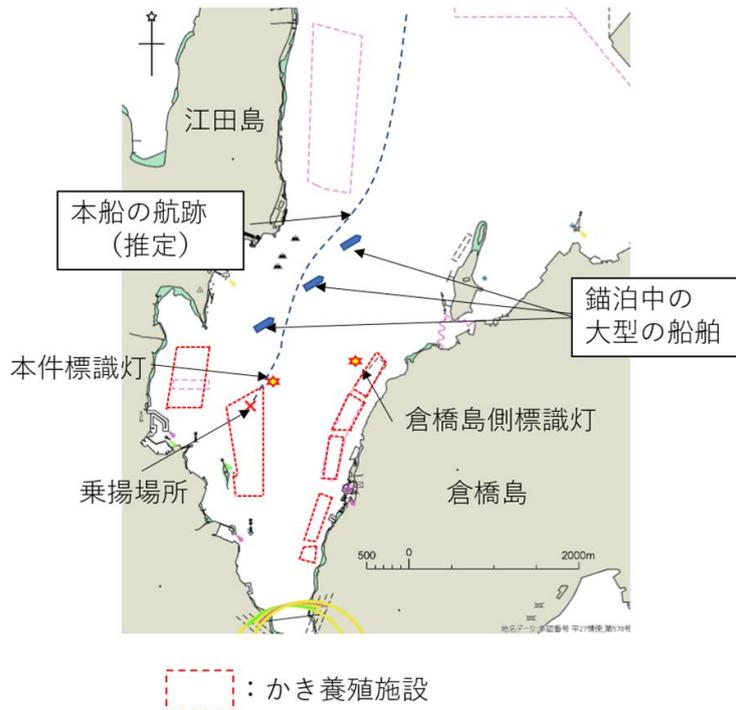


図1 事故発生経過概略図

本船は、本件かき筏に乗り揚げ、船長が、GPSプロッターを確認
して本件かき筏が江田島東方沖のかき筏であることを認識し、同乗者
の負傷の有無及び本船の損傷の有無などを確認した後、本事故の発生
を海上保安庁に通報し、海上保安庁の巡視艇と共に来援した本件かき
筏の所有者の船により本件かき筏から引き出されて帰航した。

船長は、本事故前、倉橋島側標識灯の北方沖から北西方沖に錨泊し
ていた3隻の大型船の北側2隻の西方沖を航行している間、倉橋島側
標識灯がこれらの船によって生じた死角に入って視認できず、その後
左転して、本件標識灯を視認したので、倉橋島側標識灯と誤認したと
本事故後に思った。

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

分析

本船は、早瀬瀬戸北口に向かって南西進中、船長が、目視のみで航
行を続け、本件標識灯を認めた際、ふだん左舷方に見て航行している
倉橋島側標識灯と思い込み、本件標識灯を左舷方に見る進路で航行を
続けたことから、本件かき筏に衝突したものと考えられる。

船長は、ふだん倉橋島側標識灯を左舷方に見るように航行していた
が、本事故前、その北方沖から北北西方沖に錨泊していた大型船及び
その南西側の大型船の西方沖を通航している間、倉橋島側標識灯がこ

	<p>これらの船によって生じた死角に入って視認できず、その後左転して本件標識灯を視認したので、倉橋島側標識灯と誤認したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故前、GPSプロッター及びレーダーを作動させていたものの、よく航行する場所であったことから、目視のみで航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、早瀬瀬戸北口に向かって南西進中、船長が、目視のみで航行を続け、本件標識灯を認めた際、ふだん左舷方に見て航行している倉橋島側標識灯と思い込み、本件標識灯を左舷方に見る進路で航行を続けたため、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</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、夜間、養殖施設などの障害物の近くを航行する際は、よく航行する場所であっても、同障害物の境界を示す標識灯が、船舶などによって生じた死角に入り、視認できなくなる場合があることを考慮し、GPSプロッターにより常時船位を確認しながら航行すること。