

# 船舶事故調査報告書

令和7年9月24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 高橋 明 子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年6月1日 20時30分頃
発生場所	岡山県備前市日生港 日生港日生防波堤西灯台から真方位052°60m付近 （概位 北緯34°43.5′ 東経134°16.3′）
事故の概要	プレジャーボートアイカは、日生港内を北進中、防波堤に衝突した。 アイカは、船長が負傷し、船首部外板に圧壊等を生じ、また、防波堤は、コンクリート部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月1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 アイカ、5トン未満 260-22651岡山、個人所有 6.79m (Lr) × 2.57m × 1.31m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.6kW、昭和62年10月
乗組員等に関する情報	船長 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和5年9月1日 免許証交付日 令和5年9月1日 （令和10年8月31日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部外板に圧壊等（写真1参照） 防波堤 コンクリート部に擦過傷（写真2参照）

	  <p>写真1 本船の損傷状況                      写真2 防波堤の損傷状況  (本船を事故後一時的に保管した業者提供)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北北西、風力 1、視程 約200m  海象：海上 小波、潮汐 下げ潮の初期、潮流 弱い東流  日没時刻：19時10分頃</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、家族を乗船させる目的で、法定灯火を表示し、船尾作業灯を点灯して、日生港に向け、令和6年6月1日19時50分頃に備前市<sup>ひる</sup>島港を出港した。</p> <p>船長は、GPSプロッターに表示した過去の航跡に沿って航行することとした。</p> <p>本船は、ヘッドアップで約0.2海里以下のレンジとしたGPSプロッターを作動させ、船長が操縦室右舷側で舵輪の手前に立ち、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により北進し、小型のサーチライトを点灯して、日生港内に入った。</p> <p>船長は、左舷方からの圧流を感じて当て舵を取りつつ航行を続けた。</p> <p>船長は、日生港日生防波堤(以下「本件防波堤」という。)の西灯台(以下「本件灯台」という。)を過ぎてから約7knの速力に減じて北進する予定であった。</p> <p>船長は、ふだんどおり本件灯台の灯光(単閃赤光、毎3秒に1閃光)を目標に北進し、本件灯台の20~30m手前で、左に変針することとした。</p> <p>船長は、天窓から顔を出して目視により周囲の見張りをを行い、時々顔を下げて操舵室内のGPSプロッターを見ていた。</p> <p>船長は、操縦室上部の小型のサーチライト及び船尾作業灯の明かりが、海上の霧に反射してふだんよりも明るく感じ、周囲が見つらいと思った。</p> <p>本船は、本件灯台に近づき、船長が、GPSプロッターで船位及び周囲の状況を確認することなく、目視のみで見張りを行っていたところ、本件灯台の灯光が見えなくなり、その直後に至近に本件防波堤を認めたがどうすることもできず、20時30分頃、約10knの速力</p>

で、船首部が本件防波堤（本件灯台から約60m北東方側）に衝突した。

（写真3 参照）



写真3 本件防波堤

（本船を事故後一時的に保管した業者提供）

船長の家族は、船長が来ないので不審に思い、携帯電話で何度も連絡したが応答がなく、船長の友人の小型船舶を借りて本船と船長を探したところ、本件防波堤付近で漂流している本船と本船内に倒れていた船長を発見した。

船長の友人は、本事故の発生を119番通報し、救援を要請した。

船長は、船長の友人が操船する本船で、日生港内の救急車が待機している岸壁に到着し、病院に搬送され、左側下顎骨折等と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長は、小型船舶の操縦の経験が約10年あり、この航路を約4年前からほぼ毎日航行していた。

船長は、霧が発生した状態での航行経験は幾度となくあったが、状況に合わせて減速して航行する以外特別な操船は行っていなかった。

本件防波堤には、街灯などがなかった。

船長は、ふだん、日生港に近づくと約10knの速力まで減速した後、本件灯台を通過した後は約7knの速力まで減速して北進していた。

船長は、ベスト型の固型式救命胴衣を着用していた。

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

あり

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、霧で視程が約200mの状況下、約10knの速力で北進中、船長が、本船を減速させないまま目視のみの見張りに頼り、GPSプロッターで船位の確認を行っていなかったことから、本件防波堤に至近まで接近していることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間、視程が約200mで、小型のサーチライト等の明かりが霧に反射する状況下、目視で本件防波堤を視認することが難しかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件防波堤付近は慣れた海域であったこと、また、霧が発生していた状況でも、約10knの速力で航行した経験があったことから、十分減速することなく同速力で航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、目視のみの見張りに頼り、本船が自身の思っていた以上に本件灯台に接近し過ぎていたことから、灯光が視界の外となり本件灯台を見失った可能性が考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、霧で視程が約200mの状況下、約10knの速力で北進中、船長が、本船を減速させないまま目視のみの見張りに頼り、GPSプロッターで船位の確認を行っていなかったため、本件防波堤に至近まで接近していることに気付かず、本件防波堤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"> <li>・ 船長は、夜間、霧が発生している状況で防波堤付近を航行する場合、目視のみならず、GPSプロッターやレーダーで船位及び周囲の状況を確認し、十分減速して航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

