

# 船舶事故調査報告書

令和7年11月5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	乗揚
発生日時	令和7年3月2日 17時41分頃
発生場所	香川県直島町井島東方沖 鞍掛鼻灯台から真方位026° 1,760m付近 （概位 北緯34°29.6′ 東経134°01.8′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船兼油タンカー第十五啓陽丸は、西南西進中、のり網に乗り揚げた。 第十五啓陽丸は、船底外板に擦過傷を生じ、また、のり養殖施設は、のり網の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年4月11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	液体化学薬品ばら積船兼油タンカー 第十五啓陽丸、499トン 143096、有限会社協力汽船（A社） 60.24m（Lr）×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成29年9月
乗組員等に関する情報	航海士A 42歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成31年2月27日 免状交付年月日 令和6年1月25日 免状有効期間満了日 令和11年2月26日
死傷者等	なし
損傷	本船 船底外板に擦過傷 のり養殖施設 のり網に破損、アンカーロープに切損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約1～2m/s、視程 約1,000m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約62cm（宇野） 日没：18時01分（香川県直島町） 瀬戸内海には、3月2日11時35分に海上強風警報及び海上濃霧警報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、空船の状態で、令和7年3月2日14時30分頃に広島県尾道市因島にあるドックの

前面海域に向けて兵庫県姫路市<sup>ひめじ ひろはた</sup>広畑港を出港した。(写真1参照)



写真1 本船

航海士Aは、15時15分頃、姫路市家島<sup>いえ</sup>北方沖において昇橋し、前直の航海士から交替して単独の航海当直につき、GPSプロッター及び3海里(M)レンジとしたレーダーを作動させ、約12ノット(kn)の対地速力で、自動操舵によって本船を西南西進させた。(写真2参照)



写真2 本船操舵室の状況

航海士Aは、17時05分頃、本船が香川県小豆島<sup>しょうど</sup>北西方沖を航行中、霧の影響で徐々に視界が不良となり、レーダーで周囲の物標等を確認した上で視程が約1,000mとなっていることを把握したが、目視で周囲の船舶を視認することができたので、減速することなく航行を続けた。また、視界が不良となってきた状況を船長に報告せず、灯火の点灯や霧中信号も行わなかった。

本船は、航海計画上で井島東方1,100m付近に設定されていた

変針予定場所（以下「変針点」という。）で左転し、同島東方沖の井島水道に沿って南南東進する予定であった。

航海士 A は、レーダーで本船の船位及び変針点に到達したことを把握する際の目安となる香川県土庄町豊島西北西方沖にある豊島甲埼沖灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の位置を確認しながら本船を変針点に向けた。

航海士 A は、変針点に向かうよう、時折、左舵を取りながら針路約  $253^{\circ} \sim 255^{\circ}$ （真方位、以下同じ。）として航行を続けた。

航海士 A は、17時38分頃、変針点の手前約600mの海域に到達したところで、変針後の予定針路線上である本船の左舷船首方に1隻の小型漁船（以下「本件漁船」という。）を目視で確認した。

航海士 A は、現在の速力であれば約1分で変針点に到達することを認識していたが、本件漁船の位置は本船が変針した後の予定針路線上にあったので、変針後に本件漁船をどのように避航するか判断するための情報を得たいと思い、左舷ウイングに出て目視で本件漁船の動静を注視した。（写真3参照）

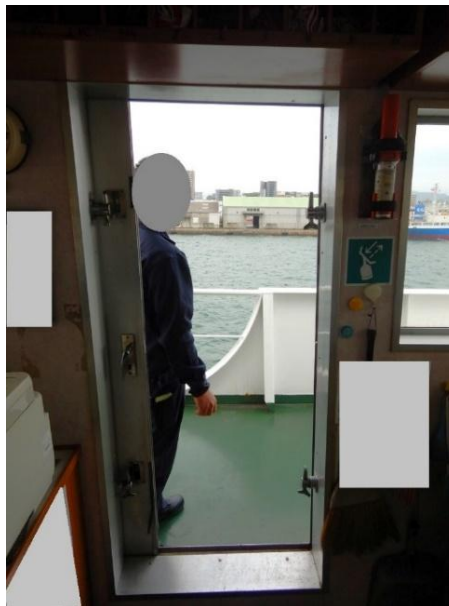


写真3 航海士 A が左舷ウイングに出ている状況（再現）

航海士 A は、本件漁船を目視で確認できていたものの、霧により本件漁船の船首方位や動静が見えづらく把握が難しかったので、しばらく左舷ウイングで本件漁船を注視していた。

航海士 A は、本船の船位及び周囲の状況を確認しようと思い船首方を見たところ、至近にのり養殖施設を示す多数のオレンジ色のフロートがあることを認めた。（写真4参照）



写真4 のり養殖施設の周囲に設置されたフロート（同規格品）  
（企画・販売会社ホームページより）

航海士Aは、直ちに操舵装置の前に移動し、手動操舵に切り替えて左舵を大きく取り、主機を中立としたが、17時41分頃、本船は、のり養殖施設の区域に進入し、のり網に乗り揚げて停止した。

（図1 参照）

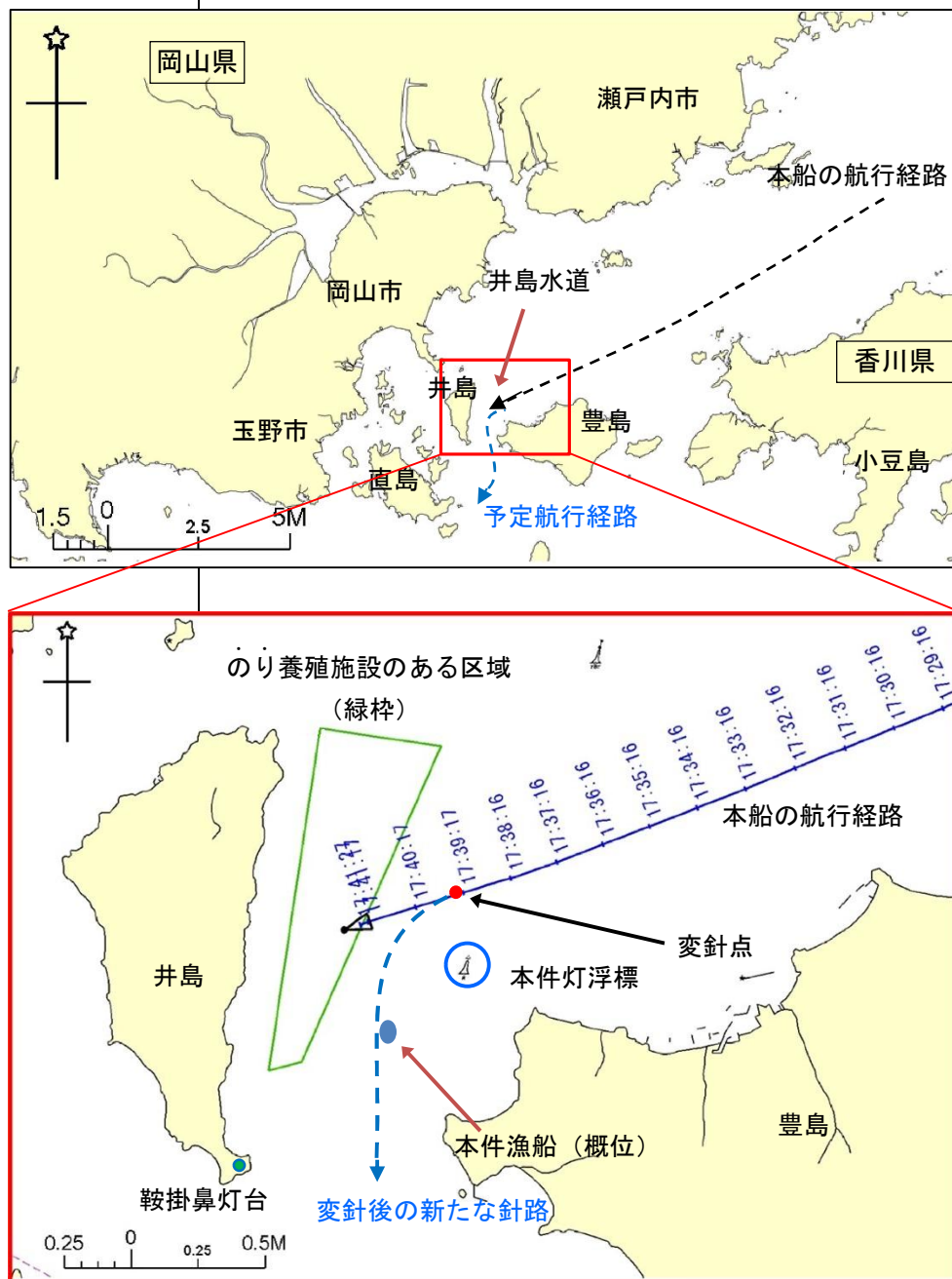


図1 事故発生経過概略図

船長は、自身の居室内において転舵に伴う船体傾斜を感じ、また、機関音に変化したことを不審に思い昇橋したところ、航海士Aからのり網に乗り揚げた旨の報告を受けた。

船長は、乗組員に本船の周囲の状況を確認するよう指示するとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後、A社担当者にも連絡した。

本船は、乗組員によって航行に支障がないことが確認されたので、その後、後進運転によりおり養殖施設の区域から離脱した後、船長が操船指揮をとり、航海士Aが見張りにつき、2人体制の船橋当直により航行を再開して目的地に向かった。

その他の事項	<p>(1) 本船に関する情報</p> <p>本船の喫水は、船首約 2.0 m、船尾約 3.0 m であった。</p> <p>本船のレーダーには、乗組員によってのり養殖施設のある第一種区画漁業の漁場区画の位置が登録されており、本事故当時も表示されていたが、警報機能は有していなかった。</p> <p>(2) 航海士 A の操船経験及び井島水道付近の水路状況の把握等に関する情報</p> <p>航海士 A は、約 3 年前から本船に乗船しており、井島水道を 20 回以上航行した経験があったので、のり養殖施設を含め、本事故発生海域付近の状況は理解しており、本船での航行にも慣れていた。</p> <p>航海士 A は、これまで井島水道を航行した際、予定針路線上に漁船がいることで、変針点を変更したり、予定針路よりも陸岸に近い海域を航行したりしなければならない状況に至ったことはなかった。</p> <p>航海士 A は、ふだんから井島東方沖で変針して井島水道を航行する際は、レーダー及び海図で船位を把握していたが、変針予定の数分前からは本件灯浮標を目視で確認し、本船が本件灯浮標の正横付近の変針点に到達したときに転舵しており、本事故当時も、変針点に近づいてからはレーダーを見ず、目視で本件灯浮標を確認していた。</p> <p>本船の航海計画は、船長が策定し、航海当直につく乗組員は事前に内容を確認しており、航海士 A は、のり養殖施設が井島東方沖に設置されていること、また、のり養殖施設と変針点が近い距離関係にあることを知っていた。</p> <p>(3) のり養殖施設に関する情報</p> <p>のり養殖施設は、香川県知事から免許を受け、区第 86 号と称する井島東方沖の第一種区画漁業の漁場区域内に敷設されており、10 月から翌年 3 月末まで東西方向に敷設され、その他の期間は撤去されていた。</p> <p>のり養殖施設のフロートは、東西に 6 個ずつの計 12 個、南北に 9 個ずつの計 18 個あり、のり養殖施設の外周には合計で 30 個が設置されていた。</p> <p>また、夜間にはソーラー給電により自動点灯する簡易標識灯がのり養殖施設の東西に 7 基ずつの計 14 基設置されており、簡易標識灯は、のり養殖施設の西側となる井島側が黄色、同施設の東側となる井島水道側が緑色の灯色であり、いずれも閃光であった。</p> <p>(4) 航海士 A の周囲の状況把握に関する情報</p> <p>航海士 A は、変針点に徐々に接近した際、左舷船首方に位置する本件灯浮標の見え方を目安に、変針点までの距離を推測してい</p>
--------	---

	<p>たが、その後、本件漁船に気を取られたことで本件灯浮標を見ておらず、本船が変針点を通過したことに気付かなかった。</p> <p>航海士 A は、変針後の予定針路線上に本件漁船を視認した際、変針点まで短時間で到達するので、目視による動静監視することに気を取られ、レーダーで動静を把握することは思い付かなかった。</p> <p>(5) 視程に関する情報</p> <p>本事故当時、高松地方気象台によれば「所々で濃い霧のため見通しが悪く、視程は 0.3 M (0.5 km) 以下 02 日 21 時まで次第に良くなる見込み」であるとの海上濃霧警報が発表されていたが、航海士 A による航海当直中の観測では視程は約 1,000 m であった。</p>
<b>分析</b> 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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、井島東方沖を自動操舵で変針点に向けて西南西進中、航海士 A が、変針後の予定針路線上である左舷船首方に本件漁船を認め、本件漁船の動静を確認することに気を取られ、船首方の継続的な見張りを行っていなかったことから、変針点を通過したことに気付かず、のり養殖施設に進入してのり網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、霧で本件漁船の船首方位や細かい動静を把握することが難しかったことから、操舵装置の前を離れて左舷ウイングに移動し、本件漁船の動静を確認することに気を取られ、船首方の継続的な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、変針点に徐々に接近していた際、本件灯浮標を左舷船首方に目視で確認していたが、その後、本件漁船を注視していたことから、本件灯浮標を見ておらず、本船が変針点を通過したことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、霧により視程が約 1,000 m となっていることを把握していたが、目視で周囲の船舶を視認することができたことから、減速することなく航行を続けるとともに、単独の航海当直を継続することを決め、また、船長への報告、灯火の表示及び霧中信号を行わなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、井島東方沖を自動操舵で西南西進中、航海士 A が、変針後の予定針路線上に視認した本件漁船の動静を確認することに気を取られ、船首方の継続的な見張りを行っていなかったため、変針点を通過したことに気付かず、のり網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航海当直者は、特定の対象のみに意識を向けず、レーダー及びGPSプロッターで船位の確認を継続して行うとともに、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・航海当直者は、視界制限状態時に、周囲の状況や他船の動静等を確認したり、船位を確認したりする場合、減速することを躊躇<sup>ちゅうちよ</sup>しないこと。</li> <li>・航海当直者は、当直中に視界制限状態になった場合は、その状況を船長に報告するとともに、安全な航行に不安を感じたときは、速やかに船長の指示を仰ぐこと。</li> </ul>
--	---