

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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
発生日時	令和6年4月28日 19時30分ごろ
発生場所	山口県岩国市伊勢小島東北東方沖 由宇港由宇1号防波堤灯台から真方位099° 5.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.6′ 東経132° 20.0′）
事故の概要	漁船海幸丸は、船首を北北東方に向けて操業しながら漂泊中、また、プレジャーボートOcean Healは、北西進中、両船が衝突した。 海幸丸は、右舷船尾部外板に凹損等を生じ、Ocean Healは、左舷船首部外板等に破口を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月25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 漁船 海幸丸、4.9トン YG3-54227、個人所有 12.80m (Lr) × 2.84m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、180kW、平成元年11月18日 第270-50183号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート Ocean Heal、2.8トン 270-36694山口、個人所有 8.89m (Lr) × 2.79m × 1.23m、FRP ガソリン機関（船外機）、183.90kW、平成3年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 52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 平成2年4月12日 免許証交付日 令和元年5月27日 （令和7年4月11日まで有効） B 船長B 43歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年11月9日 免許証交付日 令和4年6月8日 （令和9年8月6日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船尾部外板に凹損、スパンカーに曲損 (写真1、2 参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船右舷船尾部 外板の損傷状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船スパンカーの 損傷状況</p> </div> </div> <p>B 左舷船首部外板、左舷船底外板等に破口 (写真3、4 参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真3 B船左舷船首部 外板の損傷状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真4 B船左舷船底外板の 損傷状況</p> </div> </div>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日没時刻：18時50分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、刺し網漁の目的で、令和6年4月28日16時ごろ山口県周防大島町樽見港を出航し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、18時ごろ伊勢小島北方沖の漁場に到着した。</p> <p>船長Aは、18時30分ごろに漁網を投入した後、船首を北北東方に向けて主機を中立運転とし、A船の船首部と漁網が繋がった状態でA船を漂泊させて操業を開始した。</p> <p>船長Aは、日没時に法定灯火を表示し、A船の操舵室すぐ横の甲板上に立ち、19時25分ごろ、流刺し網の状況を確認しながら周囲を</p>

見たところ、A船の右舷方約1.2M付近から、A船へ向かって航行するB船を認めた。

船長Aは、ふだん、漂泊しながらの操業であっても、航行中の船舶が避けてくれていたので、このままB船がA船の方向に向かって航行したとしても、いずれA船を避けていくと思い、操業を続けた。

船長Aは、しばらくして右舷船尾方を見たところ、A船に接近するB船を至近に認めたが、どうすることもできず、19時30分ごろ、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突し、B船がA船の船尾甲板上に船体の一部を乗上げた。

(写真5 参照)



写真5 A船の船尾甲板上にB船の一部が乗上げた状況

(船長A所属の漁業協同組合提供)

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りの目的で、06時ごろ岩国市藤生港を出航し、釣り場を移動しながら同乗者3人が釣りを行った。

B船は、18時ごろ同乗者が釣りを終えた後、GPSプロッターを作動させ、周防大島町小水無瀬島付近の釣り場を出発し、帰途についた。

B船は、日没時に法定灯火を表示し、船長Bは、夜間航行の経験がほとんどなかったので、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、下を向き広域表示としたGPSプロッターを見ながら約18ノットの対地速力で手動操舵により航行し、周防大島町情島東方沖及び岩国市柱島の南方沖を航行した後、船首を伊勢小島北方沖となる北西方に向けた。

(写真6及び図1 参照)



写真6 船長Bの操船姿勢（再現）

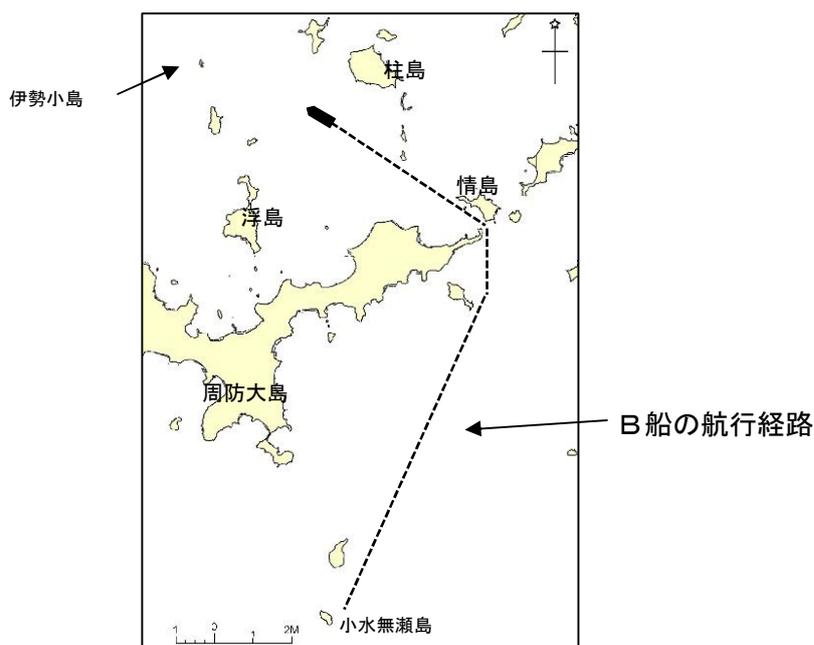


図1 B船の航行経路（概要）

船長Bは、同じ姿勢で北西進中、19時30分ごろ、船体に衝撃を感じたので顔を上げて周囲を見たところ、眼下にA船を認め、B船とA船とが衝突し、そのままA船に乗り上げたことに気付いた。

船長Aは、衝突後、乗組員Aの負傷状況及びA船の損傷状況の確認を行い、船体に損傷があることを把握した後、付近で作業中の仲間の漁船に救援を求め、来援した漁船3隻が到着後、船長B及びB船の同乗者を来援した漁船に移乗させ、船長Aも乗組員Aと共に別の来援した漁船に移乗した。

A船は、船長Aが^{じんりき}人力で自船に乗り上げたB船を海面に降ろすことができなかったので、B船がA船の船上に乗り上げた状態のまま、別の来援した漁船にえい航されて修理業者のある周防大島町久賀港に向かった。

船長Aは、久賀港に向かう途中、B船が自重でA船の船上から海面に滑り落ちたのを確認したので、来援していた海上保安官にその旨を連絡し、A船での自力航行に切り替えた上で、それまでA船をえい航

	<p>していた仲間の漁船に伴走してもらいながら航行を続けた。</p> <p>B船の同乗者は、118番通報した。</p> <p>船長Bは、同乗者3人と共に来援した巡視艇により、藤生港に帰航した。</p> <p>船長Bは、A船の船上からB船が離れた旨を来援中の海上保安官から知らされ、巡視艇でB船まで向かい、その後、B船を操船して自力で航行して藤生港に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、汽笛を備えていた。</p> <p>A船に搭載されているレーダーには、ガードリング機能(設定した距離環内に他船等が達したときに警報を発する機能)が設定されていなかった。</p> <p>船長Aは、約25年に及ぶ漁業の経験があり、本事故付近海域での操業経験は豊富であった。</p> <p>船長Aは、B船を至近に認めた際、汽笛を吹鳴してB船に警告する余裕も漁具を切り離してA船を移動させる余裕もなかった。</p> <p>船長A及び乗組員Aは、作業用救命衣を着用していた。</p> <p>B船には、レーダーが装備されていなかった。</p> <p>船長Bは、20年ほど前から自身の父親が所有するプレジャーボートを借り、年に4回ほど自ら操船して釣りを目的に出航しており、約2年前からB船を所有し、月に2回ほど出航していた。</p> <p>船長Bは、藤生港と周防大島近辺の釣り場の往復の経験はあったものの、夜間航行そのものの経験がほとんどなく、同釣り場付近海域を夜間航行したのは初めてであった。</p> <p>船長Bの夜間航行の経験は、これまで年に1度の花火大会開催時に夜間航行を行っていたが、同花火大会が令和元年に中止となって以降は夜間航行を行っていなかったため、今回の藤生港への帰航の際は、約5年ぶりとなる夜間航行であった。</p> <p>船長Bは、ふだんは日没までに藤生港に帰航できるように釣り場を離れていたが、本事故当時、釣り仲間である同乗者に少しでも長い時間、洋上で釣りをさせてあげたいとの考えから、夜間に藤生港に帰航することになると分かった上で、18時ごろまで小水無瀬島付近海域に留まることとした。</p> <p>船長Bは、夜間航行に大きな不安があったので、船首方位を確認しようとGPSプロッターを広域表示とし、情島や柱島を目標にした上で針路を設定しながら航行しており、前方を目視で確認することが重要であることは分かっていたが、自身の抱える不安から、GPSプロッターにばかり目を向けて航行を続けていた。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターに意識を向けていたので、衝突するまで前路で漂泊中のA船の存在に気付かなかった。</p>

	<p>船長Bは、出航及び入航の時刻や航行する海域を決定する際は、自身の操船経験を考慮し、不慣れな夜間航行とならないようスケジュールを組んでおけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長B及び同乗者は、全員が膨張式救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、伊勢小島東北東方沖で船首を北北東方に向けて操業しながら漂泊中、船長Aが、右舷方からA船に向かって接近してくるB船を認めたが、航行するB船が漂泊中のA船を避けるものと思い、B船に対する継続した見張りを行わなかったことから、汽笛を吹鳴するなどの衝突を回避するための措置を採る時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操業しながら漂泊中にA船の右舷方にB船を視認したが、これまで航行中の他船が漂泊中のA船を避けていたことから、本事故当時もB船がA船を避けたものと考えられる。</p> <p>B船は、伊勢小島東北東方沖を北西進中、船長Bが、下を向いてGPSプロッターを見ながら自船の進行方向の確認に意識を向けた状態で航行を続け、目視による船首方の見張りを行わなかったことから、前路で漂泊しながら操業中のA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、目視による見張りの重要性は感じながらも、不慣れな夜間航行に不安を感じ、自船の進路をGPSプロッターで確認しながらでなければ安全に航行できないと考えたことから、下を向いてGPSプロッターを見ながら自船の進行方向の確認に意識を向けた状態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、伊勢小島東北東方沖において、A船が船首を北北東方に向けて操業しながら漂泊中、B船が北西進中、船長Aが、航行するB船が漂泊中のA船を避けてくれると思い、B船に対する継続した見張りを行わなかったため、また、船長Bが、不慣れな夜間航行に不安を感じ、下を向いてGPSプロッターを見ながら自船の進行方向の確認に意識を向け、目視による船首方の見張りを行わなかったため、A船に接近していることに気付かず、両船が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"> ・ 操業中の小型漁船の船長は、航行中の他船が操業中の自船を避けて航行していくと思い込んで目を離すことなく、継続した見張りを行い、早めに衝突を避けるための措置を採ること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、夜間航海に不慣れな状態で航行する際、船位確認や進行方向の把握が目的であっても、GPSプロッターに意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。・ 小型船舶の所有者は、法令により搭載が義務付けられていない船舶であっても、夜間、操業船や通航船舶が多い海域を航行する可能性がある場合、航海用レーダーを搭載することが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

