

船舶事故調査報告書

令和7年7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（岩）
発生日時	令和6年9月7日 01時30分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市高島南方沖 伊予竹ヶ島灯台から真方位073° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33°06.7′ 東経132°25.6′）
事故の概要	漁船茂洋丸は、北北東進中、水上岩に衝突した。 茂洋丸は、船長及び同乗者2人が負傷し、左舷船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年9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	漁船 茂洋丸、3.5トン EH3-84771、個人所有 9.47m (Lr) × 2.78m × 1.12m、FRP ディーゼル機関、201kW（動力漁船登録票による）、 平成2年7月17日
乗組員等に関する情報	船長 61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 昭和59年12月25日 免許証交付日 令和6年7月10日 （令和11年12月24日まで有効） 同乗者A 55歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）、軽傷 2人（船長及び同乗者1人）
損傷	左舷船首部外板に破口、船首部船底外板に擦過傷 （写真1 参照）



写真1 本船左舷船首部の損傷状況

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約2m/s、視界 良好
 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約105cm（宇和島）
 日没時刻：18時27分ごろ
 月齢：3.6（国立天文台）
 月出時刻：08時51分ごろ、月没時刻：19時47分ごろ

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか2人の同乗者（以下「同乗者B」及び「同乗者C」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和6年9月6日18時00分ごろ宇和島市鶴之浜の係留場所を出航し、釣り場を移動しながら釣りを行っていた。

本船は、日没時に法定灯火を表示して漂泊し、7日01時00分ごろ釣りを終え、GPSプロッターを起動させて広域表示とし、宇和島市御五神島南方沖の釣り場を出発し、帰途についた。

船長は、操舵区画中央の舵輪の前に立って操船に当たり、同乗者A及び同乗者Bは操舵区画の両舷に分かれて立ち、同乗者Cは操舵区画前方の甲板上に置かれたクーラーボックスに腰を掛けていた。

（図1、写真2 参照）

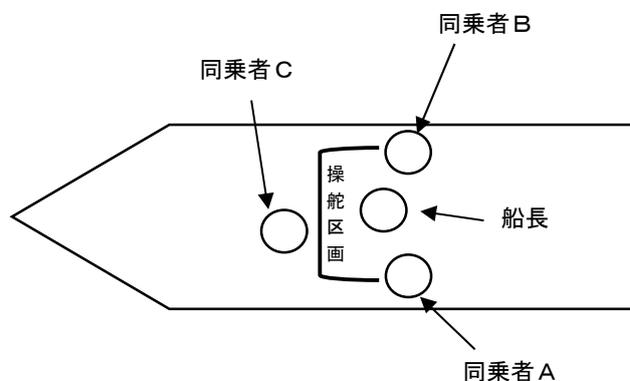


図1 船長及び同乗者の乗船位置



船長



同乗者A

写真2 船長及び重傷を負った同乗者Aの姿勢（再現）

船長は、約17ノットの対地速力で手動操舵により東北東進し、目視により船位を把握しながら宇和島市根床島南方沖及び同市竹ヶ島南方沖を航行した。

船長は、竹ヶ島に設置されている伊予竹ヶ島灯台を目視で確認し、自船の概位を確認しながら船首を宇和島市^{ねとこ}庄ノ島に設置されている庄ノ島灯台西方沖となる北北東方に向けた。

船長は、北北東進を続けていたところ、01時30分ごろ、衝撃を受けて顔面を舵輪にぶつけ、その後、すぐに船首方を確認し、本船が高島東端南方沖の水上岩（以下「本件水上岩」という。）に衝突したことを知った。

同乗者A及び同乗者Bは衝突の際に船首方へ飛ばされて、同乗者Aは甲板上に転倒した際に左肩を打ち、同乗者Bは甲板上に転倒して頭部を打った。

船長は、直ちに主機を中立運転として本船を停船させた後、同乗者全員の負傷状況を確認したところ、同乗者Aが左肩付近を痛めていること、同乗者Bが頭部から出血していること及び同乗者Cが負傷していないことをそれぞれ確認した。

船長は、本船の損傷状況を確認した際、船内への浸水がないことを確認した上で、同乗者3人と相談し、自力航行により鶴之浜の係留場所へ戻ることにした。

本船は自力航行で帰航した後、事故の連絡を受けた同乗者の家族が119番通報して救急車を要請し、海上保安庁には消防から本事故に関する情報提供が行われた。

同乗者A及び同乗者Bは、救急車により病院に搬送され、同乗者Aは約1週間の入院加療を要する外傷性左肩関節脱臼等と診断され、同乗者Bは負傷した頭部の治療を受けた。

船長は、同乗者A及び同乗者Bが救急車で搬送された後、自ら自家

	<p>用車を運転して病院を受診し、負傷した鼻部の治療を受けた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、約40年の漁船の操船経験があり、本事故発生海域を航行した経験も豊富で、釣りをを行う際は、宇和島市由良岬^{ゆらみ}周辺海域及び御五神島南方沖付近で釣りをを行うことが多かった。</p> <p>船長は、本事故当時、夜間により高島の東端付近を目視のみでは正確に確認できないことを承知していたが、慣れた海域で高島及び本件水上岩の概位は把握しているつもりであったので、伊予竹ヶ島灯台の見え方を基に、自船と高島等の概位を推測しながら航行を続け、GPSプロッターで正確な船位を確認しなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、拡大表示にすると高島を表示できるものであったが、船長は、慣れた海域では、ふだんから目視による船位の確認を行っており、本事故発生時もGPSプロッターを確認していなかった。</p> <p>本船は、船舶安全法（昭和8年法律第11号）に基づく船舶検査を受検しておらず、旅客を乗船させることができない状態であった。</p> <p>本船の乗船者は、全員が型式承認試験基準を満たした救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>なし</p> <p>本船は、高島南方沖を北北東進中、船長が、本件水上岩の正確な位置を把握しないまま、目視のみに頼り、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行わなかったことから、本件水上岩に接近していることに気付かず、本件水上岩に衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故当日、月齢は3.6で、月明かりが少ない状況であったものと考えられる。</p> <p>船長は、月明かりが少ない状況により、目視では高島及び同島南方沖に点在する水上岩の正確な位置を把握できなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、出航時からGPSプロッターを起動していたものの、ふだんから慣れた海域では目視のみで船位を確認していたことから、本事故時も、GPSプロッターによる船位の確認は行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、高島南方沖を北北東進中、月明かりが少ない状況下、船長が、慣れた海域であったので目視のみに頼り、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行わなかったため、本件水上岩に接近していることに気付かず、本件水上岩に衝突したものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 小型船舶の船長は、岩礁等の存在する海域を夜間に航行する際は、GPSプロッターを備えている場合、目視のみに頼ることなく、GPSプロッターを岩礁等が確認できるような画面に設定するとともに、常に適切な見張りを行い、岩礁等から安全な距離をとること。・ 船舶検査証書に旅客定員の記載がない又は船舶検査証書を有しない小型漁船の船長は、旅客を自船に乗せて運航する場合、船舶安全法に基づく船舶検査を受検すること。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

