

船舶事故調査報告書

令和7年9月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------|---|
| 事故種類 | 衝突（灯浮標） |
| 発生日時 | 令和7年1月7日 21時40分頃 |
| 発生場所 | 高知港第10号灯浮標 高知港御壱瀬灯台から真方位 $019^{\circ} 940\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $33^{\circ} 30.9'$ 東経 $133^{\circ} 33.8'$) |
| 事故の概要 | 漁船第八司丸は、南東進中、灯浮標に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和7年1月29日、主管調査官（神戸事務所）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 | 漁船 第八司丸、1.0トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | KO3-19959（漁船登録番号）、個人所有 第282-16394号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 船首部防舷材に剥離、左舷船首部外板に亀裂 灯浮標 標体胴板等に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、しらすうなぎ漁を行った後、法定灯火を表示して帰航を開始し、約7ノットの対地速力で南東進していた。</p> <p>船長は、前方に位置する造船所のサーチライトがまぶしくて船首方が見えにくい中、船首方の高知港第10号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の灯光を目標にして操船していたところ、左舷方の岸壁に係留している3隻の起重機船を目視で認めた。</p> <p>船長は、船具販売業を営んでおり、ふだん取引をしている会社の起重機船が係留されていれば翌日に挨拶に行こうと思い、起重機船に意識を向けながら操船を続けた。</p> <p>船長は、その後、船首方を見たところ造船所のサーチライトのまぶしさで本件灯浮標の灯光を見付けることができなかった。</p> <p>船長は、すぐに本件灯浮標の灯光が見えると思い、同じ速力のまま操船を続けていたところ、船首至近に本件灯浮標の標体を認めたがどうすることもできず、本船は本件灯浮標に衝突した。</p> <p>（図1 参照）</p> |

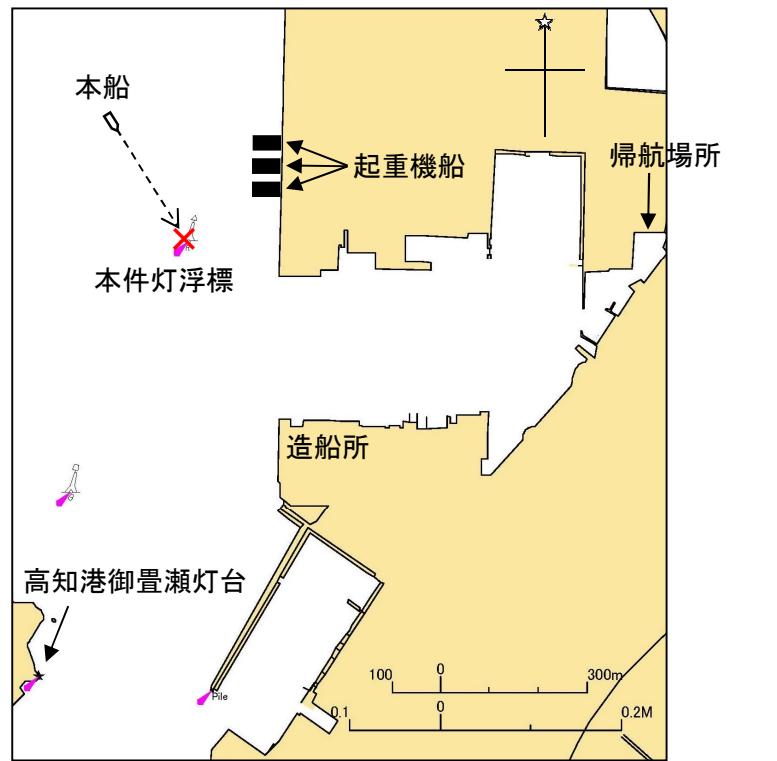


図1 事故発生経過概略図

本船は、自力で係留地に戻った。

船長は、翌日、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

本船には、GPSプロッター及びレーダーが搭載されていなかった。

本件灯浮標は、灯質が、単閃赤光、毎3秒に1閃光、光達距離が4海里である。

分析

本船は、南東進中、船長が、目標としていた船首方の本件灯浮標の灯光を見失った際、減速又は停船して本件灯浮標の灯光を確認しなかったことから、船首至近に本件灯浮標の標体を認めたがどうすることもできず、本船の船首部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。

船長は、造船所のサーチライトがまぶしくて船首方が見えにくく中、起重機船に意識を向け、本件灯浮標の灯光から目を離したことから、本件灯浮標の灯光を見失ったものと考えられる。

船長は、左舷方の岸壁に係留されている起重機船を目視で認めた際、ふだん取引をしている会社の起重機船が係留されているか確認しようと思ったことから、起重機船に意識を向けたものと考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が、南東進中、船長が、船首方の本件灯浮標の灯光を見失った際、減速又は停船して本件灯浮標の灯光を確認しなかったため、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。

再発防止策

今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・船長は、操船中は操船に意識を集中し、常時適切な見張りを行うこと。
- ・船長は、夜間、目標とする灯光を見失った場合は、減速又は停船した後、目標を確認してから航行を再開すること。
- ・船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。