

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
発生日時	令和6年11月7日 08時10分頃
発生場所	香川県直島町柏島西方沖 <small>な お し ま か し わ</small> <small>まな いた い し</small> 俎 石灯標から真方位133° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34°25.9′ 東経133°59.4′）
事故の概要	貨物船いなりゆうは、西進中、また、漁船富栄丸は、北北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月19日、主管調査官（広島事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 いなりゆう、499トン 140402、有限会社稲垣汽船 B 漁船 富栄丸、4.3トン KA3-26692（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 機関士A、五級（航海） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び機関士Aほか4人が乗り組み、GPSプロッターを作動させ、視界が良好であったことによりレーダーを起動させずに、機関士Aが舵輪の前に立って船橋当直につき、乗組員2人が見張りに立ち、船長も昇橋した上で、12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、備讃瀬戸東航路に沿って自動操舵により西南西進していた。 A船は、右舷後方に同航する自動車運搬船を認め、その後、目的地である岡山県倉敷市水島港 <small>くらしき みずしま</small> へ向けて航行する目的で、備讃瀬戸東航路中央第3号灯浮標北方沖で右転し、備讃瀬戸東航路を外れ同航路の北側の海域に出た上で西進を続けた。 機関士Aは、周囲の状況を目視で確認したところ、左舷方から右舷方に横切ろうとするB船が左舷船首方約2.5Mの距離にあることを視認し、B船が一定の速力で航行しており、漁ろうに従事していることを示す形象物も見えなかったため、操業中ではないと思い、また、

A 船が海上衝突予防法（昭和 52 年法律第 151 号）上の保持船（以下「保持船」という。）になると思った。

機関士 A は、北北西進する B 船を監視していたところ、B 船が海上衝突予防法上の避航船（以下「避航船」という。）となるので、A 船を避航すると思い、同じ針路及び速力のまま航行した。

機関士 A は、これまで漁船と接近した際に汽笛を吹鳴しても漁船が避航しなかった経験から、今回も汽笛を吹鳴しても漁船が積極的に避航しないと思い、汽笛による警告信号を行わなかった。

見張りの 1 人は、目視で B 船の動静を確認したところ、針路及び速力に変化が認められなかったので左舷ウイングに出て B 船を目視で確認したところ、B 船の操舵スタンドに人が確認できず、前部甲板で作業をしている船長 B を視認し、直ちに船橋内の機関士 A に報告した。

機関士 A は、見張りからの報告を受け、手動操舵に切り替え、右舷後方から A 船に同航していた自動車運搬船との距離を船橋内で見張りの 1 人に確認させながら、右舵を取り A 船を右転させたが、A 船の左舷中央部と B 船の船首部とが衝突した。

A 船は、機関士 A が速力を減じ、左転しながら B 船に接近し、船長 B が手を挙げているのを認めたので、付近で主機を停止し、また、船長 A が海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後、玉野市大槌島北方沖に向かい投錨した。

B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、底びき網漁の目的で、香川県坂出市櫃石港を出航し、GPS プロッター及び 2 M レンジとしたレーダーを作動させ、漁ろうに従事していることを示す形象物を掲げ、直島東方沖の漁場に移動した後、同島南方沖に向かって操業を開始した。

船長 B は、B 船を航行させた際、船舶交通が輻輳する海域では警報が度々鳴ることが煩わしく感じたので、レーダーのガードリング機能（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）を設定しなかった。

船長 B は、備讃瀬戸東航路に沿って西方へ航行する A 船を見て、A 船は航路に沿ってそのまま航行すると思い、直島南方沖で主機を中立として漁網を揚収した後、漁獲物を B 船の前部甲板にあるいけすに移した。

船長 B は、漁網の揚収及び漁獲物の整理を行った後、形象物を降下し、速力を約 7 kn まで増速し、船首を北北西方に向けて自動操舵により航行を再開した。

船長 B は、B 船が備讃瀬戸東航路の北方の航路外にあり、A 船をはじめとする付近航行船舶は同航路に沿って航行しているので、備讃瀬戸東航路よりも北方にいる B 船に向かってくことはないのであらうと思っていた。このため、B 船の前部甲板に移動し、いけすをのぞき込

	<p>むように前かがみの姿勢となり、漁獲物の鮮度を保つ目的で、氷を漁獲物に掛ける作業を開始した。</p> <p>船長Bは、氷を漁獲物に掛ける作業を行っていた際、付近の状況を確認しようと顔を上げて船首方を見たところ、前方20m付近にA船の船体を認め、直ちに操舵スタンドに移動した上で主機を後進運転としたが、衝突を回避することができず、B船とA船とが衝突し、衝突の衝撃で胸部を操舵スタンドにぶつけた。</p> <p>船長Bは、B船を後進させてA船から離れた後、主機を中立位置とし、B船の損傷状況を確認し、自力航行が可能であることを確認した。</p> <p>船長Bは、その後、A船に近づいた際、A船乗組員が本事故の発生を海上保安庁に通報したことをその場で聞いたので、自身は船長Bが所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Bは、固形式救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
分析	<p>A船は、西進中、機関士Aが、左舷方から右舷方に横切ろうとするB船がA船に接近していることに気付いたものの針路及び速力を保持したことから、B船を避航する時機を失し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関士Aは、避航船であるB船が、適切な距離を保ってA船を避航する又は増速してA船の船首方を横切るといったことから、A船の針路及び速力を保持したものと考えられる。</p> <p>機関士Aは、これまで漁船と接近した際に汽笛を吹鳴しても漁船が避航しなかった経験があり、今回も汽笛を吹鳴しても漁船が積極的に避航しないと思ったことから、汽笛による警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、北北西進中、船長Bが、B船の前部甲板に移動していけすをのぞき込むように前かがみの姿勢となり漁獲物に氷を掛ける作業を行い、A船の動静に注意を向けておらず、A船に対する継続した見張りを行っていなかったことから、A船との距離が至近になるまで気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が備讃瀬戸東航路よりも北方に位置しており、A船をはじめとする付近航行船舶は同航路に沿って航行しており、同航路の外側にいるB船に向かってくことは無いであろうと思ったことから、B船の前部甲板に移動して漁獲物の整理等を行ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、船舶交通が輻輳する海域では警報が度々鳴ることが煩わしく感じたことから、レーダーのガードリング機能を設定していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が西進中、B船が北北西進中、機関士Aが、北北西</p>

	<p>方に航行しているＢ船がＡ船を避航するものと思い、同じ針路及び速力を保持したため、また、船長Ｂが、北北西進中、目視で備讃瀬戸東航路を航行するＡ船を認めたものの、Ｂ船の航行する海域に向かってくることはないと思い、前部甲板のいけすをのぞき込むように漁獲物の整理等を行い、Ａ船に対する継続した見張りを行っていなかったため、Ａ船との距離が至近になるまで気付かず、両船が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"> ・ 船橋航海当直者は、自船が保持船であっても相手船の動静に継続して注意を払い、同船が接近を続けるときは早めに汽笛や発光信号等を活用し、他船との意思疎通を図り、衝突を未然に防ぐこと。 ・ 小型漁船の船長は、航行中は他の作業を行わずに操船に専念するとともに、輻輳海域では周囲の見張りに特に注意を払うこと。 ・ レーダーを備える小型漁船の船長は、操業中で他の漁船が密集する等、使用が困難な場合以外は、レーダーのガードリング機能を使用して、見張りに活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

