

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7年1月5日 16時38分頃
発生場所	愛媛県今治市今治港 今治港東防波堤灯台から真方位 $011^{\circ} 150\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $34^{\circ} 04.5'$ 東経 $133^{\circ} 00.4'$)
事故の概要	漁船蛭子丸は、東進中、また、プレジャーボート爆釣丸は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年3月21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	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 漁船 蛭子丸、4.5トン E H 3 - 4 6 8 6 8 (漁船登録番号)、個人所有</p> <p>B プレジャーボート 爆釣丸、5トン未満 (長さ 6.93m) 293-38624 愛媛、個人所有</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、二級小型・特殊・特定</p> <p>B 船長B、二級小型・特殊・特定</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 船首部外板に亀裂</p> <p>B 右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約 $1 \sim 2 \text{ m/s}$、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>日没時刻：17時13分頃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、今治港の係留場所を出航し、今治市比岐島周辺の漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室中央部の操縦席に腰を掛けて操船に当たっていた。(写真1参照)</p>  <p style="text-align: right;">操舵室</p> <p style="text-align: right;">船長A 提供</p> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>A船は、約6ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により今治港の第1防波堤を右舷側に見て航行した後、針路を</p>

東方に向けた。

船長Aは、左舷船首方に南西進する小型漁船（以下「C船」という。）とその後方を同航するB船を視認した際、B船がA船の存在に気付いていて、いずれB船が今治港東防波堤灯台に近づいたら減速すると思い、C船とB船の間を通航することとした。

船長Aは、予想に反してB船が減速しないので、B船との衝突の危険を感じ、急いで主機を後進としたが、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。（図1参照）



図1 事故発生経過概略図

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、本事故当日の07時頃から釣り場を転々としながら今治市竜神島周辺で釣りを行っていたが、全員が疲れを感じ始めたので、今治港の係留場所に帰航することとした。

船長Bは、2人の同乗者を前部甲板に、もう1人の同乗者を後部甲板にそれぞれ腰を掛けさせて休ませ、自身も疲れていて、注意力が散漫になっていると感じていたが、操縦区画で立って操船に当たった。

（写真2参照）



写真2 B船

船長Bは、B船が約15knの速力で、手動操舵により南西進中、前

	<p>面の風防越しに前を見ていたが、右舷船首方から接近してくるA船に気付かないまま、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船をA船に寄せて船長Aに謝罪し、B船の同乗者のけがの有無を確認した後、118番通報を行った。</p> <p>B船は、自力で航行して今治港の桟橋で同乗者3人を降ろした後、マリーナに向かった。</p> <p>船長Bは、今治港東防波堤灯台を過ぎた辺りで左転するつもりであったので、変針方向に意識が向いていた。</p> <p>B船の操縦区画の前面の風防は汚れており、前方が見えにくかった。</p> <p>B船の同乗者は、全員が下を向いていて、前方を見ていなかった。</p> <p>A船及びB船には、汽笛がなく、携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備えていなかった。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>A船は、東進中、船長Aが、予想に反してB船が減速しないので、左舷船首方から接近してくるB船との衝突の危険を感じ、急いで主機を後進運転としたものの、継続した見張りを行わなかつたことから、減速する時機が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷船首方に南西進するC船とその後方を同航するB船を視認した際、B船がA船の存在に気付いていて、いずれB船が今治港東防波堤灯台に近づくと減速すると思ったことから、C船とB船の間を通航することとして航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、南西進中、船長Bが、疲れから注意力が散漫になった状態で、前面の風防越しに前を見ていたものの、適切な見張りを行っていないことから、右舷船首方から接近してくるA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の風防が汚れていて前方が見えにくかったこと、及び今治港東防波堤灯台を過ぎた辺りで左転するので、変針方向に意識が向いていたことから、右舷船首方から接近してくるA船を見落としたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が東進中、B船が南西進中、船長Aが、左舷船首方にB船を視認した際、B船がA船の存在に気付いていたものの、いずれB船が減速すると思い、継続した見張りを行わなかつたため、減速する時機が遅れ、また、船長Bが、変針方向に意識が向いていて、更に疲れから注意力が散漫になった状態で、適切な見張りを行っていないため、A船に気付かず、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"> ・小型船舶の船長は、港内を航行中、見張りを適切に行い、他船との衝突のおそれがある場合は、早めに減速をする等衝突を回避す

	<p>る動作をとること。</p> <ul style="list-style-type: none">・小型船舶の船長は、疲れを感じている場合は操船を中止し、十分に休息してから操船を再開すること。・小型船舶の船長は、目視による見張りが適切にできるよう風防などの汚れを取り除いておくこと。・小型船舶の船長は、汽笛を備える必要のない船舶であっても携帯式エアホーンなどの音響信号器具を備え、注意喚起信号を行うこと。
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------