

船舶事故調査報告書

令和7年10月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年12月9日 09時35分頃
発生場所	広島県呉市小情島北西方沖 おんじょうとうじかわひがしきたうがくおきゆう 音戸灯台から真方位 $163^{\circ} 1.73$ 海里 (M) 付近 (概位 北緯 $34^{\circ} 10.3'$ 東経 $132^{\circ} 32.8'$)
事故の概要	漁船第一飛隆丸は、漁船第二飛隆丸を左舷に連結した状態で北進中、第一飛隆丸が浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年1月16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 A 漁船 第一飛隆丸、9.7トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 HS2-1926 (漁船登録番号)、有限会社作田水産 (A社)</p> <p>B 漁船 第二飛隆丸、9.7トン</p> <p>HS2-1927 (漁船登録番号)、A社</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、二級小型</p> <p>B 船長B、二級小型</p>
負傷者	<p>A なし</p> <p>B なし</p>
損傷	<p>A 船底外板に破口</p> <p>B なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約94cm (呉)</p>
事故の経過	<p>いわし船びき網漁を行う網船であるA船とB船は、指揮船兼運搬船（以下「指揮船」という。）と共に呉市倉橋島室尾の係船場所を出航した。</p> <p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Bほか2人が乗り組んだB船と共に、倉橋島と呉市情島との間にある奥ノ内と呼ばれる湾で2そう引きいわし船びき網漁の1回目の操業を終え、2回目の操業場所に向かうこととした。</p> <p>A船及びB船は、えい網索を巻取り後、船尾に漁網を接続した状態のまま、A船の左舷とB船の右舷を接舷して双方の船首尾の係船柱同士を合成繊維索で繋ぎ、両船が連結した状態で航行を開始した。</p> <p>(図1 参照)</p>

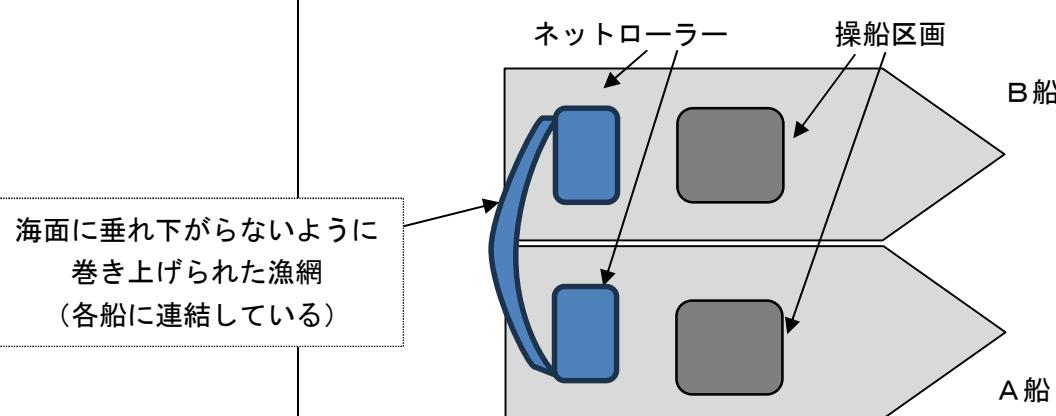


図1 A船及びB船が2回目の操業場所に向かう際の状況（概要）

A船及びB船が連結して航行する際は、船長Aが、指揮船と操業に関する連絡や打合せを行い、針路及び速力を決定していたが、各船の操舵と主機の操縦及び安全の確保は、それぞれの船長が担っていた。

船長Aは、A船の操船区画に設置された椅子に腰を掛け、魚群探知機を起動させて手動操舵によりA船の操船に当たり、また、船長Bは、B船の操船区画に設置された椅子に腰を掛け、GPSプロッターを起動させて手動操舵によりB船の操船に当たった。

船長A及び船長Bは、指揮船から指示を受けた2回目の操業場所に向かう目的で、目視による周囲の見張りと船位の確認を行いながら、約6ノットの対地速力で両船を北進させた。

船長Aは、A船及びB船が小情島北西方沖を北進中、下から突き上げるような衝撃を感じ、両船ともその場で停止したので、A船が浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたと思った。

船長Bは、A船及びB船が停止した際、A船側から衝撃を感じたので、A船が何かに乗り揚げたと思い、直ちにB船の主機を停止した。

船長Aは、A船が動かない状態であったので、自船が乗り揚げたことを確信し、直ちにA船の主機を停止した上で船長Bに声を掛け、A船及びB船の乗組員に負傷者がいないことを確認し、両船の損傷状況を確認したところ、A船の船底に破口が生じ、そこから浸水していることを認めた。

船長Aは、本事故発生を指揮船に連絡し、連絡を受けた指揮船の乗組員が118番通報した。

A船及びB船の乗組員は、A船の排水作業を行い、その後、A船は、破口が生じた箇所に応急処置が施され、主機を停止状態のままとし、また、B船は、主機を前進運転とし、指揮船が連結したままのA船をえい航して室尾の係船場所に帰航した。

A船及びB船の喫水は、いずれも船首約0.3m、船尾約1.8mであった。

A船には、レーダー及びGPSプロッターが搭載されていなかった

	<p>が、B船に搭載しているGPSプロッターは、拡大表示にすると本件浅所を表示できるものであった。</p> <p>船長Aは、奥ノ内中央の海域で操業した経験は幾度もあったが、操業予定海域である奥ノ内北方海域を航行した経験はなく、小情島北西方沖の浅所の存在を知らなかった。</p> <p>船長Aは、奥ノ内北方海域には航行の支障となるような浅所は存在せず、安全に航行できると思い込み、B船に搭載しているGPSプロッターを用いての水路調査は行わなかった。</p> <p>船長Bは、A船及びB船が連結して航行する際は、船長Aが、針路及び速力を決定していたので、自身は、目視による周囲の見張りやB船の乗組員の作業状況を確認し、GPSプロッターによる船位確認は行わなかった。</p> <p>船長Bは、奥ノ内北方海域を航行した経験はなく、航行の支障となるような浅所が存在するとは思っていなかった。</p> <p>A船及びB船の乗組員は、全員が膨張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、B船と連結した状態で小情島北西方沖を北進中、船長Aが、操業予定海域までの水路調査を行っていないことから、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長Aは、奥ノ内北方海域には、航行の支障となるような浅所は存在せず、安全に航行できると思い込んでいたことから、水路調査を行わなかったものと推定される。</p> <p>船長Bは、奥ノ内北方海域に航行の支障となるような浅所が存在するとは思っておらず、また、A船及びB船が連結して航行する際は、船長Aが針路及び速力を決定していたことから、GPSプロッターによる船位の確認を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、B船と連結した状態で小情島北西方沖を北進中、船長Aが、操業予定海域の水路調査を行わなかったため、本件浅所に気付かず、本件浅所に乗り揚げ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"> ・船長は、不慣れな海域や浅所など険礁域が存在する海域を航行する場合、事前に水路調査を行い浅所等の位置を把握し、航行中は目視に加えてGPSプロッター等を活用して船位の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

