船舶事故調査報告書

令和７年１１月１９日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	のり養殖施設損傷
発生日時	令和７年２月７日　１８時１９分頃
発生場所	岡山県笠岡市高島北方沖 備中高島港黒土防波堤灯台から真方位０５４°　１，３７０ｍ付近 （概位　北緯３４°２６．３′　東経１３３°３０．９′）
事故の概要	旅客船つむぎは、東進中、のり養殖施設に進入し、同施設が損傷した。
事故調査の経過	令和７年２月１２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	 旅客船　つむぎ、１９トン ２７３－１４１９３岡山、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、三洋汽船株式会社（Ａ社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	本船　なし のり養殖施設　網に破損
気象・海象	気象：天気　雪、風向　西、風速　約１２～１３m/s、視程　約１，０００ｍ 海象：波向　西、波高　約１．０ｍ、潮汐　高潮時 笠岡市には、２月７日０４時３１分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。 日没時刻：１７時３９分頃
事故の経過	(1)　事故の経過 本船は、船長ほか１人が乗り組み、旅客１１人を乗せ、笠岡市白石島の白石島港（白石島漁港）に向け、高島の高島港を出港した。 本船は、笠岡港と笠岡市真鍋島間の定期航路を運航する旅客船で、途中、高島、白石島、同市北木島を経由していた。 本船は、ふだん高島と白石島との間は高島の西方沖を航行していたが、西風が強い場合は、本船の船長の判断で、高島の東方沖を航行することがあった。 船長は、笠岡市に強風注意報が発表され、高島付近で約１２～１３m/s の西風が吹いていたので、高島の北方沖を経由して東方沖を航行することとした。 船長は、強風の際に年に２～３回程度、高島の北方沖を経由して東方沖を航行したことがあった。

船長は、高島汐口鼻の北方沖にのり養殖施設（以下「本件施設」という。）が敷設されていることを知っており、本件施設の北側の灯光を目印に、本件施設の北方を東進することとした。

本船は、船長が操船し、レーダー、ＧＰＳプロッターを作動させ、約２０ノットの対地速力で高島北方沖を東進した。

本船は、船長が船首方に見える灯光を本件施設の北側の灯光と思い、航行を続けていたところ、衝撃を受けた。（図１参照）

図１　事故発生経過概略図

船長は、主機を停止し、旅客等の負傷の有無及び船体の状態を確認したところ、負傷、浸水等はなかった。

船長は、推進器にロープが絡む等したと思い、少し船体に振動はあるものの航行に支障はないと判断して、白石島港に向けて航行を再開した。

Ａ社は、２月８日、潜水調査を行ったところ、推進器にのり養殖施設の網が絡んでいるのを確認した。

Ａ社は、のり養殖事業者に問合せ等を行っていたところ、本件施設を損傷したことが判明した。

(2)　運航基準等に関する情報

Ａ社の安全管理規程の運航基準では、次の気象海象に達する場合等には高島港からの発航を中止することとなっていた。

・高島港において、風速１３m/s 以上、波高１．２m以上、視程５００m以下の一つに達していると認められるとき

・航行中に、風速１５m/s 以上、波高１．５m以上に達するおそれ

	があるとき ・高島港周辺において、視程５００ｍ以下が観測又はおそれがあるとき (3)　航路に関する情報 高島港から高島の北方沖を経由して高島の東側を航行する経路は、安全管理規程の運航基準図・運航基準図別表（普通船）に定められていなかった。 (4)　船長の乗船履歴等に関する情報 船長は、Ａ社の船舶を約２年間操船していた。 船長の体調、本船の機関、設備等に問題はなかった。
分析	本船は、高島北方沖を東進中、雪で視界が制限される状況下、レーダーで本件施設の位置を確認しなかったことから、本件施設に進入し、本件施設が損傷したものと考えられる。 船長は、船首方の灯光を本件施設の北側の灯光と誤認したことから、レーダーで本件施設の位置を確認しなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、高島北方沖を東進中、船長が、雪で視界が制限される状況下、レーダーで本件施設の位置を確認しなかったため、本件施設に進入したことにより発生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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船長は、養殖施設が敷設された海域を航行する場合、自船及び養殖施設の位置をレーダー等で確認し、養殖施設から十分離れて航行すること。 ・旅客船の運航者は、風が強いとき等に航路を変更することがある場合には、航路の針路、速力等を定めて、運航基準図等に規定することが望ましい。