

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	衝突（標識灯）
発生日時	令和6年11月8日 14時59分頃
発生場所	山口県萩市九島北東方沖 萩港灯台から真方位293° 1.1海里付近 （概位 北緯34° 26.9′ 東経131° 23.7′）
事故の概要	プレジャーボート夕映えは、南南東進中、標識灯に衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月24日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート 夕映え、1.2トン
船舶番号、船舶所有者等	290-55948山口、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部外板及び船尾部外板に破口を伴う擦過傷 標識灯 コンクリート製の土台部分に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、萩市越ヶ浜半島北方沖で釣りを行った後、同市萩港内の定係地に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長は、船体右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、越ヶ浜半島西方の陸岸に沿って左舵を取りながら約10ノットの対地速力で、同半島と九島との間の水路（以下「本件水路」という。）に向けて本船を南南東進させていた。</p> <p>船長は、右舷船尾方に萩港へ向けて南南東進する速力の速いフェリー（以下単に「フェリー」という。）を視認し、以前、本船とフェリーが同じ時期に萩港へ入航した際、フェリーの航走波で操船しづらくなることがあったので、本船とフェリーとの入港時間差がどのくらいになるのかを考え始めた。</p> <p>船長は、視認したフェリーの動きに意識を向け、ふと船首方を見た際、本件水路北西端の赤色標識灯（以下単に「標識灯」という。）に接近していることに気付き、左舵一杯としたが、本船の船首部が標識灯の基部に衝突した。（図1参照）</p>

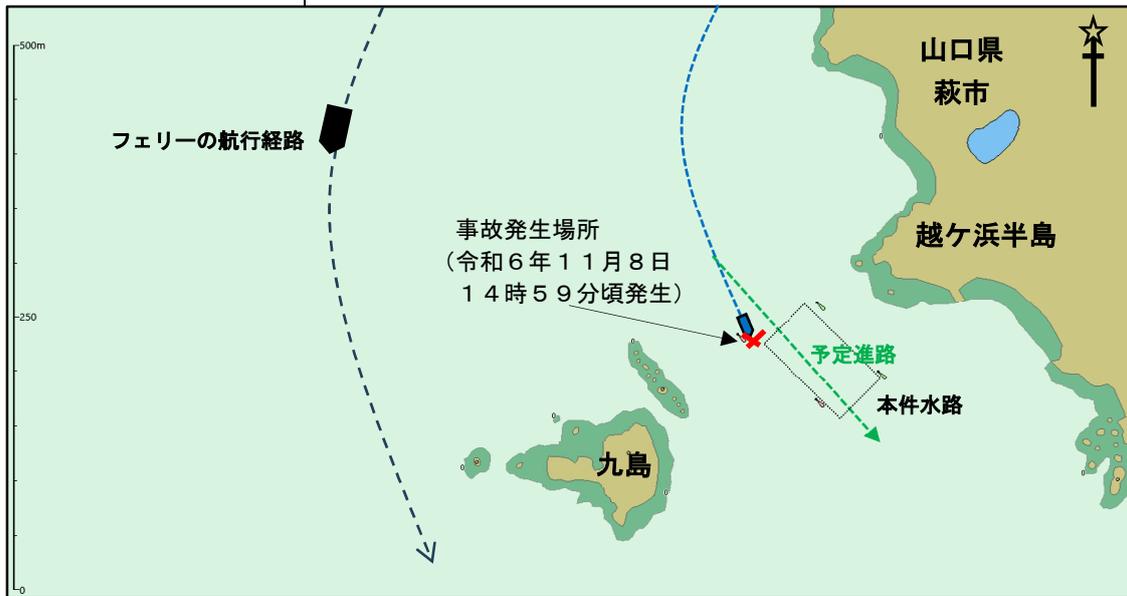


図1 事故発生経過概略図

船長は、同乗者に負傷がないことを確認し、船体に浸水が認められなかったため、本船を自力航行させて定係地に戻った。

船長は、約30年間、釣り場へ往復する際に本件水路を航行していた。

船長は、本事故の発生を118番通報しなかった。

標識灯は、海上保安庁の設置許可を要しない小規模な航路標識（簡易標識）であり、漁業協同組合が本件水路の四隅に赤色標識灯及び緑色標識灯を設置し管理している。

分析

本船は、越ヶ浜半島西方の陸岸に沿って本件水路に向け左転しながら南南東進中、船長が、右舷船尾方に視認した菟港に向けて航行するフェリーの動きに意識を向け、前方の見張りを行っていなかったことから、進路前方の標識灯に気付くのが遅れ、標識灯に衝突したものと考えられる。

船長は、以前、本船とフェリーが同じ時期に菟港へ入航した際、フェリーの航走波で操船しづらくなったことがあったことから、本船とフェリーとの入港時間差がどのくらいになるのか気になり、フェリーの動きに意識を向けていたものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、本件水路の入口に向け左転しながら南南東進中、船長が、右舷船尾方に視認した菟港に向けて航行するフェリーの動きに意識を向け、前方の見張りを行っていなかったため、進路前方の標識灯に気付くのが遅れ、標識灯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、航行中、特定のことに意識を向けず、常時、周囲の見張りを行うこと。また、狭い水路を通航する場合には、減速して障

害物への接近を避けること。

- ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに118番通報すること。