

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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9月19日 18時44分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港草津一文字防波堤南灯台から真方位219° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34°20.7′ 東経132°22.9′）
事故の概要	プレジャーボートマインド・アークは、航行中、かき養殖施設に進入し、かき筏に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年10月2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	プレジャーボート マインド・アーク、5トン未満（長さ9.08m） 240-43059広島、マインド・アーク株式会社
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	本船 プロペラシャフトに曲損、船底外板に擦過傷 かき筏 不詳（調査協力が得られなかった。）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：18時11分ごろ、常用薄明終了時刻：18時36分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、花火大会の下見の目的で、広島県広島市所在のマリーナを出航し、広島県廿日市市厳島北方沖に向かった。 本船は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長が操縦席に腰を掛け、約12ノットの対地速力で手動操舵により航行していた。 船長は、厳島に向けて航行するのが初めてで、周囲が暗くなってきて不安を感じたので、マリーナに引き返すこととし、本船の向きを変えて帰航中、かき養殖施設の位置を把握しておらず、本船が同施設に進入してかき筏に乗り揚げた。（図1参照）

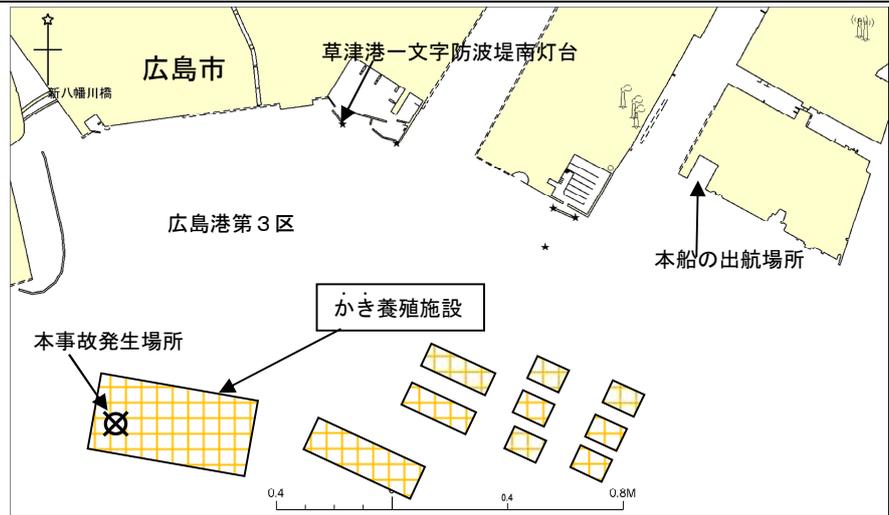


図1 事故発生場所等概略図

同乗者は、海上保安庁に本事故発生時の通報を行った。

船長は、令和6年6月10日に小型船舶操縦免許を取得し、昼間に1～2回、本船を操船した経験があったが、夜間の操船は、本事故時が初めてであった。

船長は、事前に海図に当たるなどして本事故発生海域の水路調査を行っていなかった。

船長は、事前に漁協等に問い合わせるなどしてかき養殖施設の配置等の確認を行っていなかった。

船長は、事前に第六管区海上保安本部のホームページに掲載されている‘かき筏情報図や漁業施設への乗揚げに注意’と題する情報入手していなかった。

船長は、自身が航行した経路等を覚えていなかった。

船長は、レーダー及びGPSプロッターの扱いに不慣れであったので、目視に頼って操船していた。

船長及び同乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。

分析

本船は、手動操舵により帰航中、船長が、事前に水路調査を行っていなかったことから、かき養殖施設の位置を把握しておらず、同施設に進入し、かき筏に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、目視に頼って操船していたことから、かき養殖施設に向かっていていることに気付かなかったものと考えられる。

船長は、レーダー等の航海機器の扱いに不慣れであったことから、目視に頼って操船していたものと考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が手動操舵により帰航中、船長が、事前に水路調査を行わないまま、また、レーダー等の航海機器の取り扱いに不慣れなまま、目視に頼って操船していたため、かき養殖施設に向かっていていることに気付かず、かき筏に乗り揚げ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。

- ・ 小型船舶の船長は、出航前に航行する海域の水路調査（かき養殖施設の設置状況等）を行うこと。
- ・ 小型船舶操縦免許を取得して間もない船長は、夜間に航行する場合、レーダー及びGPSプロッターの扱いに慣熟しておくこと。
- ・ 小型船舶の船長は、夜間、目視のみに頼らず、レーダー等の航海計器を活用して船位の確認を行いながら航行すること。