

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28日 19時40分ごろ
発生場所	広島県廿日市市地御前漁港南方沖 地御前港西防波堤灯台から真方位151° 1,530m付近 (概位 北緯34° 19.5′ 東経132° 19.9′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ヴィーナスツー} Venus IIは、かき養殖施設内を出航地に向けて帰航中、かき筏を連結するワイヤに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月1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	プレジャーボート Venus II、5トン未満（長さ9.05m）
船舶番号、船舶所有者等	290-50865広島、氣巡ホールディングス株式会社
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 船底外板に擦過傷 かき筏 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、花火大会を観覧後、マリーナに向けて帰途についた。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを休止状態とし、船長が操舵室右舷側にある操縦席のところを立てて操船に当たり、地御前漁港南方沖のかき養殖施設第24区（以下「24区」という。）内を1～2ノットの対地速力で手動操舵により航行していた。</p> <p>24区には、1連が約6台のかき筏（以下「筏」という。）で構成され、筏と筏とがワイヤで連結されており、合計で45連（約270台）の筏が設置されていた。</p> <p>連と連の間の幅は、約50mあり、小型船舶の通航は可能であったが、ワイヤで連結された筏と筏の間は、通航が困難な状況であった。</p> <p>1台の筏は、縦約18m横約9mで、直径15cm から20cm 程度の竹を使用して、発泡スチロール製の浮体上に、縦方向に「レール」、そのレール上に横方向に「ナル」、更にナル上に縦方向に「押さえ」と、それぞれ竹製の部材で構成されていた。（写真1参照）</p>

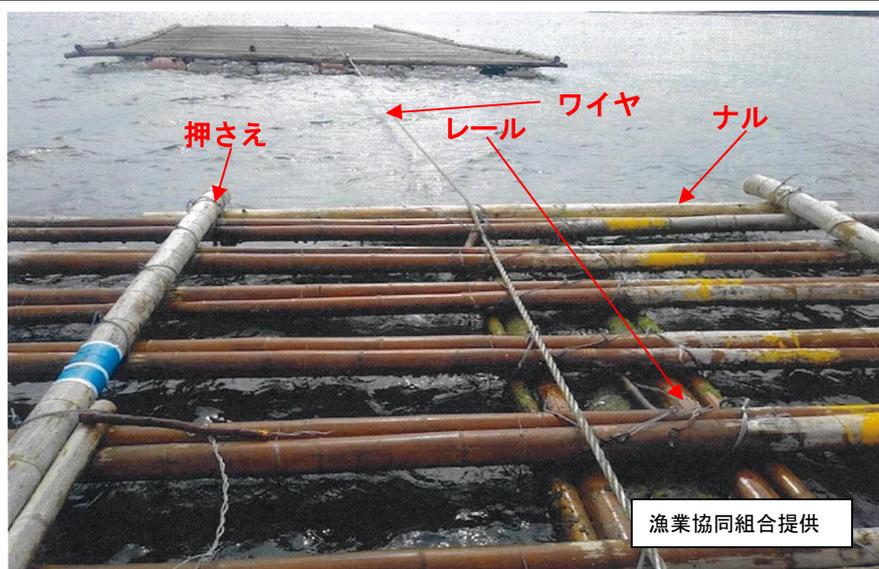


写真1 ワイヤで連結された筏の状況

本船は、筏と筏の間に向く進路となって航行中、船長が前方に筏を連結するワイヤを認め、主機を後進運転として停船した。

本船は、主機を中立運転としていたところ、北北東風の影響で南南西方に圧流されて筏を連結するワイヤに乗り揚げた。(図1参照)

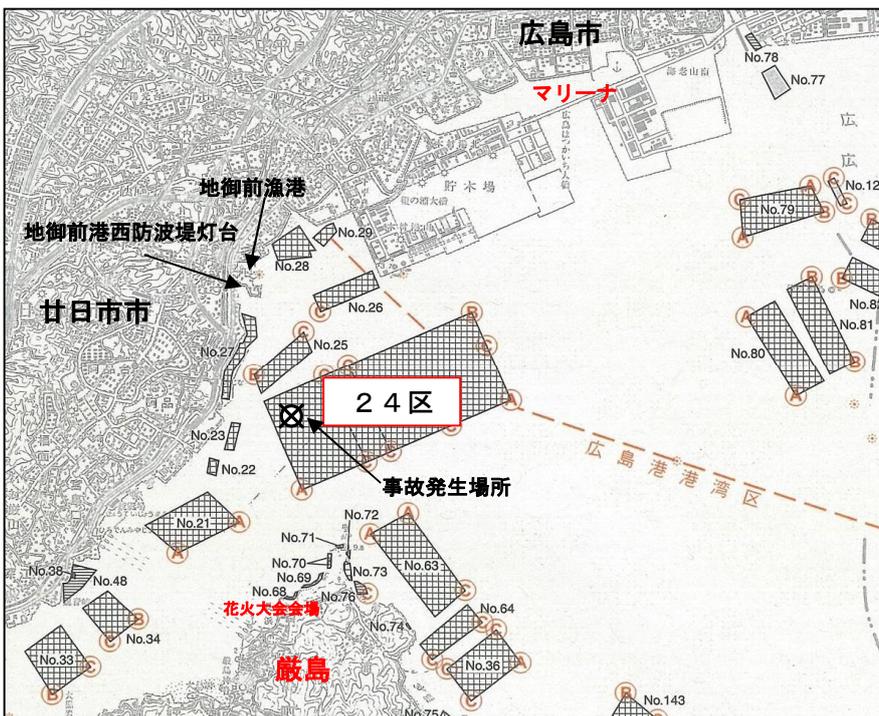


図1 かき養殖施設の配置及び事故発生場所概略図

船長は、同乗者と共に本船の船底からワイヤを外そうとしていたところ、通り掛かった巡視艇の海上保安官から「夜間は危険なので作業を中止するように」と注意され、マリーナに本事故発生の連絡を行った。

船長及び同乗者5人は、来援したマリーナの小型船舶に移乗した

	<p>後、マリーナに向かった。</p> <p>本船は、後日、マリーナの担当者によって、ワイヤが外された後、自力で航行してマリーナに戻った。</p> <p>船長は、かき養殖施設を避けて航行すると遠回りになるので、これまでもかき養殖施設内を航行した経験が幾度もあり、本事故当日の往路も24区内を航行していた。</p> <p>船長は、往路でもGPSプロッターを休止していたので航跡は残っていなかったが、日没前に航行した往路と同じルートを逆方向に辿って航行するつもりでいた。</p> <p>船長は、本船のレーダーを新替えしたばかりで使い方に慣れておらず、目視のみによる見張りを行っていた。</p> <p>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’と題する情報を入力していなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、地御前漁港南方沖をマリーナに向けて帰航中、船長が、かき養殖施設を回避して航行すると遠回りになると思い、かき養殖施設第24区内を航行した際、目視のみに頼り、レーダーでかき筏の設置状況及び船位を確認しなかったことから、筏と筏の間を航行し、筏を連結するワイヤに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでもかき養殖施設内を幾度も航行していたことから、日没前に航行した往路と同じルートを逆方向に辿って航行すれば、かき養殖施設内であっても安全に航行できると思い、24区内を航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、目視のみに頼り、レーダーでかき筏の設置状況及び船位を確認しなかったことから、いつの間にか筏と筏の間に向く進路となったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、地御前漁港南方沖をマリーナに向けて帰航中、船長が、日没前に航行した往路と同じルートを逆方向に辿って航行すれば、かき養殖施設内であっても安全に航行できると思い、目視のみに頼り、レーダーでかき筏の設置状況及び船位を確認しなかったため、筏を連結するワイヤに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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、かき養殖施設内等の狭隘^{きょうあい}で障害物が多い海域の航行を可能な限り避けること。 ・ 小型船舶の船長は、かき養殖施設等の障害物が多い海域を航行する場合、あらかじめ水路調査を入念に行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、夜間は、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。