

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日

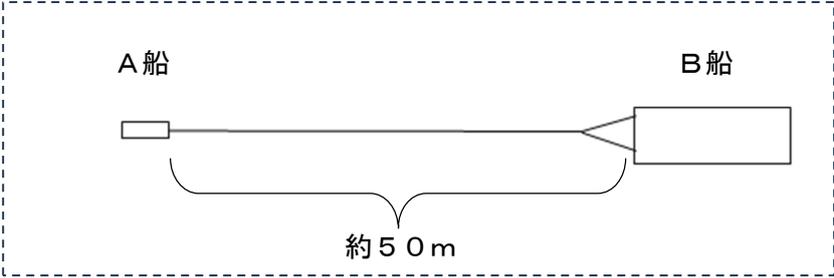
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 令和6年11月17日 05時37分頃 |
| 発生場所 | 山口県下松市笠戸島北方沖 徳山下松港新川防波堤灯台から真方位200° 1,230m付近 (概位 北緯33°59.5′ 東経131°51.4′) |
| 事故の概要 | 引船第三十八住吉丸は、台船SK101をえい航して南西進中、また、プレジャーボート弥生は、南南東進中、えい航索と弥生とが衝突し、続いてSK101と弥生とが衝突した。 弥生は、船長及び同乗者2人が死亡し、別の同乗者1人が軽傷を負い、主機の濡損等を生じ、また、SK101は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年11月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等 | A 引船 第三十八住吉丸、19トン 260-43896 広島、住吉汽船有限会社（A社） 16.00m (Lr) × 5.20m × 2.08m、鋼 ディーゼル機関、890kW、平成16年4月 B 台船 SK101、総トン数不詳 なし、A社 60.0m × 22.0m × 3.3m、鋼 機関なし、不詳 C プレジャーボート 弥生、1.6トン 291-33883 山口、個人所有 7.17m (Lr) × 2.08m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、95.6kW、平成5年12月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 51歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年7月6日 免許証交付日 令和5年3月16日 (令和10年6月23日まで有効) C 船長C 41歳 二級小型船舶操縦士 |

| | |
|-------|--|
| | <p>免許登録日 令和6年2月27日 免許証交付日 令和6年2月27日 (令和11年2月26日まで有効)</p> <p>同乗者C₁ 39歳 同乗者C₂ 49歳 同乗者C₃ 28歳</p> |
| 死傷者等 | <p>A なし C 死亡 3人(船長C、同乗者C₁及び同乗者C₂) 軽傷 1人(同乗者C₃)</p> |
| 損傷 | <p>A なし B 右舷船首部外板に擦過傷 C 主機に濡損(全損)(写真1参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 C船の状況(陸揚げ後)</p> |
| 気象・海象 | <p>気象: 天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象: 海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約107cm(徳山) 日出時刻: 06時47分頃</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか1人(以下「乗組員A」という。)が乗り組み、鋼材226tを積載したB船をA船の船尾部から約50mのえい航索で繋いで引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、令和6年11月16日07時30分頃、笠戸島の企業岸壁に向け、香川県丸亀市の企業岸壁を出航した。(図1参照)</p> <div style="text-align: center;">  <p>図1 A船引船列</p> </div> <p>A船は、えい航索を海面上約1.8mの高さに張り、レーダー及びGPSプロッターを起動し、海上衝突予防法(昭和52年法律第62号)(以下「衝突予防法」という。)に定める航行中のえい航船及び被</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>えい航船等の灯火（以下「法定灯火」という。）^{*1}を表示していた。また、B船は、衝突予防法の規定に基づき、灯火又は形象物を表示することができない場合に求められる必要な措置として、甲板上の四隅に黄色点滅灯を設置の上、点滅させていた。</p> <p>船長Aは、17日05時00分頃に笠戸島東方沖で乗組員Aと操船を交替し、単独でA船引船列の操船に当たった。</p> <p>船長Aは、本州と笠戸島北端の瀬戸岬との間にある宮ノ瀬戸を通過するため、レーダーを0.25海里（M）レンジでコースアップ表示とし、周囲を航行する他船の状況をレーダー及び目視で確認しながら、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵でA船引船列を北北西進させた。</p> <p>A船引船列は、05時20分頃に宮ノ瀬戸に設置されている笠戸大橋の下を通過した後、瀬戸岬の北方沖約500m付近まで北進し、05時32分頃、左転して笠戸島西方沖に向かって南西進した。 （写真2、写真3 参照）</p> |
|--|---|

^{*1} 海上衝突予防法

第24条 船舶その他の物件を引いている航行中の動力船（次項、第26条第1項若しくは第2項又は第27条第1項から第4項まで若しくは第6項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

1（略）

2 船舶その他の物件を押し、又は接げんして引いている航行中の動力船（第26条第1項若しくは第2項又は第27条第1項、第2項若しくは第4項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次に定めるところにより、灯火を表示しなければならない。

1 次のイ又はロに定めるマスト灯を掲げること。ただし、長さ50メートル未満の動力船は、イに定める後方のマスト灯を掲げることがを要しない。

イ 前部に垂直線上にマスト灯2個及びこれらのマスト灯よりも後方の高い位置にマスト灯1個

ロ 前部にマスト灯1個及びこのマスト灯よりも後方の高い位置に垂直線上にマスト灯2個

2 げん灯1対を掲げること。

3 できる限り船尾近くに船尾灯1個を掲げること。

3（略）

4 他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件（第1項、第7項（第2号に係る部分に限る。）、第26条第1項若しくは第2項又は第27条第2項から第4項までの規定の適用がある船舶及び次項の規定の適用がある船舶その他の物件を除く。以下この項において同じ。）は、次に定めるところにより、灯火又は形象物を表示しなければならない。

1 げん灯1対（長さ20メートル未満の船舶その他の物件にあつては、げん灯1対又は両色灯1個）を掲げること。

2 できる限り船尾近くに船尾灯1個を掲げること。

3（略）

5（略）

6 前2項に規定する他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件は、やむを得ない事由により前2項の規定による灯火又は形象物を表示することができない場合は、照明その他その存在を示すために必要な措置を講ずることをもつて足りる。



写真2 A船の外観



写真3 船長Aの操船姿勢の再現
(昼間に撮影)

船長Aは、A船引船列を左転させていた05時32分頃、右舷船首方20～30°方向に、作業灯を点灯した状態で南南東進するC船を視認したが、夜間であったのでC船との距離ははっきりと分からなかった。

船長Aは、宮ノ瀬戸を通過して、笠戸島の北端である瀬戸岬北方沖に至るまでに、複数隻のプレジャーボートとすれ違っており、C船の針路や速力から、C船についても他のプレジャーボートと同様に、宮ノ瀬戸を通過して笠戸湾の外に出ていくと思った。

船長Aは、C船が笠戸大橋の方に向かって南東進するのであれば、南西進する自船とC船とが衝突するおそれはないと思い、A船引船列がこのまま同じ針路で航行しても支障はないと考えて操船を続けた。

船長Aは、05時35分頃、周囲の状況を確認する中で、ふとC船を見たところ、A船の右舷正横からA船引船列に接近してくるので、目視にてC船の動静を確認していたところ、A船の付近で減速し、船首をA船の船尾方に向け直した上で増速するC船を視認した。

船長Aは、A船引船列は法定灯火を点灯しており、また、B船には法定灯火に加え、B船の存在を周囲に認識させる目的で甲板上の四隅に設置した黄色点滅灯を点灯させていたので、A船の付近で減速したC船は、A船がB船をえい航中であることを理解していると思った。

船長Aは、C船が減速した後、A船の船尾方に向かったので、C船がこのままA船引船列を避けて航行すると思い、探照灯や作業灯でえい航索やB船の存在を示したり、C船に対して汽笛等による注意喚起信号を発したりはしなかった。

船長Aは、C船がA船引船列と最も近い距離の船舶であったこともあり、C船がB船の後方を通過するまで確認しようと思い、A船の操舵室内から目視でC船の動静を見ていたところ、C船が増速しながらA船とB船の間に向かって航行していくのが見えたが、時間的な余裕がなく、どうすることもできず、05時37分頃、C船は、そのままえい航索に衝突し、その後、B船と衝突した。

船長Aは、A船の速力を急に減速させると、B船がA船に追突する危険性があったので、徐々にA船引船列の速力を減じ、乗組員Aに対し、B船に移動してC船乗船者の状況を確認するよう指示した。

船長Aは、A船引船列を停船させ、B船に移乗した乗組員Aは、転覆したC船の船底にはい上がっていた同乗者C₃を発見し、同乗者C₃は、自力でB船上に移動した。

船長Aは、同乗者C₃から、C船には同乗者C₃の他に3人が乗船していたことを聞き、携帯電話で118番通報をした上で、B船にA船を横付けし、海上保安庁の巡視艇の到着を待つ間、漂流するC船の付近で他の落水者の捜索を行った。

船長Aは、その後、通報を受けて現場に到着した巡視艇1隻に同乗者C₃を移乗させ、引き続き、巡視艇等と共に他の落水者の捜索に当たった。

A船は、海上保安庁からの指示で、B船をえい航して13時00分頃に笠戸島の企業岸壁に着岸した。

C船は、船長Cが1人で乗り組み、船長Cの妻である同乗者C₁、釣り仲間である同乗者C₂及び同乗者C₃を乗せ、航行中の動力船であることを示す灯火及び船首方を照射することのできる作業灯を点灯させ、釣りの目的で、05時30分頃、山口県周南市居守漁港の係留地を出航した。

船長Cは操船区画右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、同乗者C₁は操船区画外後方で船尾方を向いて床に座り、同乗者C₂は前部甲板中央付近（操船区画前面の中央部）の構造物に背中を預けるように立ち、同乗者C₃は前部甲板左舷側に片膝を着いた姿勢でしゃがんでいた。（図2参照）

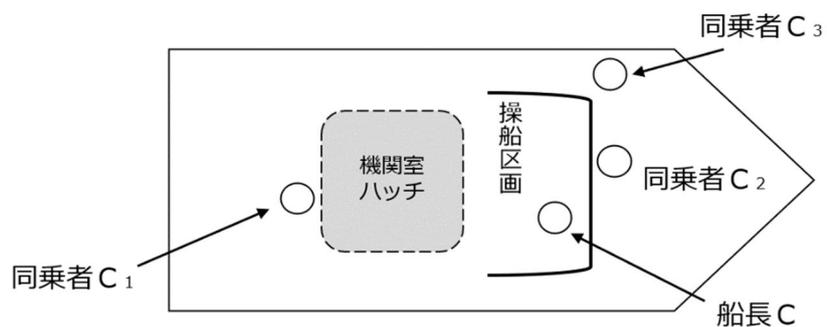


図2 C船乗船者の配置

C船は、居守漁港を出航後は、釣果が期待できる宮ノ瀬戸を通過してすぐのところにある企業のシーバース付近に向かうこととしていた。

C船は、居守漁港を出航してから少し東進した後、船首を笠戸島北方沖に向け、約1.5knの速力で南東進した。

| | |
|--------|--|
| | <p>C船は、宮ノ瀬戸に向かうため、瀬戸岬北方1,000m付近で右転し、南南東進した。</p> <p>同乗者C₃は、同乗者C₂と雑談をしたり周囲の景色を眺めたりしていると、05時35分頃、急にC船の速力が落ち、振り返って船長Cの様子を見たところ、船長Cが船首方を見て「船がいるので、うちが少し止まっていこう」と言ったので、自身も船首方に目を向けたところ、三角形を縦に連ねたような灯火を点灯させたA船を視認した。</p> <p>程なくして、C船が減速したので、同乗者C₃は、船長CがC船の前方をA船に通過させようとしてA船を避けようとC船の速力を落としたのではないかと思った。</p> <p>同乗者C₃は、C船が船首を左転させ、増速して航行を再開した後、船長Cの「あれ？危ない！」との声が耳に入ってきたので、周囲を確認したところ、目の前にロープのようなものが見え、更にC船の左舷方からB船が迫ってきたのを認めた。</p> <p>同乗者C₃は、C船の左舷舷端を両手で強く握り、その場にしゃがみ込む姿勢で下を向いて衝撃に備えた。</p> <p>C船は、えい航索と衝突し、そのままB船と衝突した後、左舷側に転覆した。</p> <p>同乗者C₃は、衝突直前に下を向いていたので、他の乗船者3人の姿勢や動きを見ていなかった。</p> <p>同乗者C₃は、海面に顔を出し、A船引船列に向かって叫ぶとともに、他の乗船者の行方を探そうと周囲を確認したが、周囲に他の乗船者3人の姿は確認できなかった。</p> <p>同乗者C₃は、転覆したC船の船底部に自力ではい上がり、その後、不安定な状態のC船を離れてB船上に移乗した。</p> <p>同乗者C₃は、B船上に移乗した際、B船上の四隅に黄色の点滅する灯火が設置されているのを見た。</p> <p>C船は、船首を海面上に出した状態でしばらく漂流し、その後、沈没した。</p> <p>同乗者C₃は、B船上から巡視艇に移乗し、巡視艇で下松市内の埠頭に到着した後、救急車で病院に搬送されて治療を受けた。</p> <p>同乗者C₁は周辺海域で、また、同乗者C₂は沈没したC船船内からそれぞれ海上保安庁の捜索によって発見され、救急車で病院に搬送された後、搬送先の病院の医師によって溺死と検案された。</p> <p>船長Cは、海上保安庁による捜索の結果、海上漂流中のところを発見され、その後、医師によって短時間での溺死と検案された。</p> <p>C船は、後日引き揚げられ、下松市内の埠頭に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>(1) A船引船列の灯火等に関する情報</p> <p>A船は、法定灯火として、他の物件をえい航している動力船が</p> |

掲げる、船首mast灯2個、左右舷灯各1個、船尾灯1個のほか、引き船灯1個を表示していた。

B船は、衝突予防法第24条第4項に定める法定灯火以外の灯火として、また、同条第6項に規定される灯火又は形象物を表示することができない場合に求められる必要な措置として、黄色点滅灯を甲板上の四隅に設置していた。なお、同点滅灯は、電池駆動方式で、センサーによって夜間に自動点灯するものであった。

(図3及び写真4 参照)

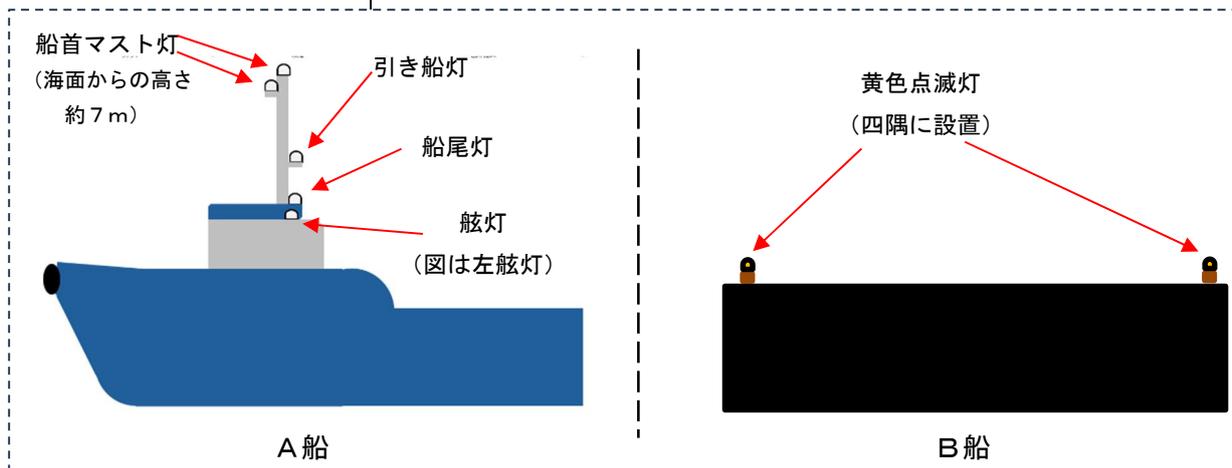


図3 A船引船列の灯火等について



写真4 B船上に設置された黄色点滅灯

(A社提供)

A船には、えい航索とB船を照射することのできる探照灯及び作業灯が搭載されていたが、本事故当時は、周囲の他の航行船舶の見張りの妨げとならないように使用していなかった。

A船引船列は、約55mmの黄緑色の化学繊維ロープをえい航索として用いていた。

本事故後、B船の右舷船首部には、長さ約1mの擦過傷及びC船の塗膜の付着が認められた。

| | |
|---|---|
| | <p>(2) えい航索の存在を周囲に認識させる手段に関する情報</p> <p>サルベージ事業を主に扱う企業の担当者によると、台船や他船をえい航中の引船が、えい航索の存在を周囲に認識させる上で実施可能な取組に関する見解は以下のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引船列が夜間航行する場合、法定灯火の点灯に加え、えい航物件や被えい航船に他の灯火と紛らわしくない明かりを点灯させ、その存在を目立たせている。 ・外洋など、周囲に航行する船舶が少ない海域におけるえい航作業の際は、他の船舶の航行の妨げにならない範囲において、えい航索をサーチライト（探照灯）で照らすことで、ロープを目立たせている。 ・瀬戸内海等比較的平穏な海域をえい航する場合は、えい航作業時のえい航索の取扱いの容易さから、化学繊維ロープを使用するケースが多い。 <p>(3) C船の灯火等に関する情報</p> <p>C船には、全周灯1個、両舷灯1個が設置されており、点灯状況については、同乗者C₃が船長Cと共に、居守漁港出航前に確認していた。</p> <p>C船には、船首方を照射することのできる作業灯が搭載されており、同乗者C₃によれば、ふだんから船長Cは作業灯を点灯させたまま航行しており、本事故当ても点灯していた。</p> <p>(4) C船の航海機器に関する情報</p> <p>C船には、レーダーは搭載されておらず、GPSプロッターのみが搭載されていたが、使用の有無については、C船が本事故後に沈没して濡損したので確認できなかった。</p> <p>(5) 船長CのA船引船列に対する認識に関する情報</p> <p>同乗者C₃によれば、船長CはC船の速力を減じたことからして、A船の存在は目視で認識したようであった。</p> <p>(6) C船乗船者の救命胴衣の着用に関する情報</p> <p>C船乗船者は、全員が膨張式救命胴衣を着用していた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、笠戸島北方沖を南西進中、船長Aが、A船右舷正横から接近するC船を視認し、C船が減速して針路をA船の船尾方に変えたことを見て、A船引船列を避航すると思ったことから、C船に対して注意喚起を行わず、その後、C船がA船とB船の間に向かって増速しながら航行するのを視認したものの、どうすることもできず、A船引船列のえい航索とC船とが衝突し、続いてB船とC船とが衝突し</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>たものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船引船列が衝突予防法に規定されている灯火及び必要な措置によってB船の存在を示しており、また、C船がA船の付近で減速したことから、C船がA船引船列を認識していると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船がA船の付近で減速した後、左転して増速しながらA船とB船の間に向かって航行していくのを視認したものの、C船が至近に迫り時間的な余裕がなく、汽笛や探照灯による注意喚起信号を行うことや、衝突を避ける措置を採ることができなかつたものと考えられる。</p> <p>C船は、笠戸島北方沖を南南東進中、船長Cが、C船の前方をA船に通過させてA船を避けようと考え、C船の速力を減じた後、A船がB船をえい航状態と認識していなかつたことから、B船がえい航索に繋がれてえい航されていたことに気付かず、A船の船尾を通過しようとして航行を続け、A船引船列のえい航索と衝突し、続いてB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、A船の存在に気付いてC船を減速させた際、A船の灯火全体が見えていなかつた、又は、A船の灯火全体が見えていたものの、その意味を理解していなかつたことから、A船がB船をえい航状態と認識していなかつた可能性があると考えられるが、船長Cが本事故で死亡したことから、その状況を明らかにすることができなかつた。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、笠戸島北方沖において、A船引船列が南西進中、C船が南南東進中、A船引船列のえい航索とC船とが衝突し、続いてB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船引船列は、衝突予防法に規定されている灯火及び必要な措置によってB船の存在を示し、また、C船がA船の付近で減速したので、C船がA船引船列を認識していると思い、C船に対して注意喚起を行わなかつたものと考えられる。</p> <p>C船は、A船がB船をえい航状態と認識していなかつたため、B船がえい航索に繋がれてえい航されていたことに気付かなかつた可能性があると考えられる。</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"> ・引船列の船長は、接近する船舶の動静に注意を払うとともに、えい航物件等の存在をより明確にするため、法定灯火に加え、えい航物件等で点滅灯を点灯させたり、えい航索や被えい航物件等を探照灯で照射したり、国際VHFで周囲の船舶にえい航状況を知らせたりする等して適切な注意喚起を行うこと。 ・小型船舶の船長は、常時適切な見張りを行うこと。その際、各船 |

| | |
|--|--|
| | <p>船舶の法定灯火を識別しつつ、特に、他の物件等をえい航している動力船の掲げる灯火を視認した場合には、引船の後方にえい航物件等がえい航索に繋がれていることに留意し、引船の船尾側を直ちに横切らずに、安全確認を徹底すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・夜間に航行する小型船舶の船長は、レーダーを設置し、これらを活用して見張りを行うことが望ましい。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

