

船舶事故調査報告書

令和8年3月4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（防波堤） |
| 発生日時 | 令和7年10月18日 06時35分頃 |
| 発生場所 | 高知県黒潮町田野浦漁港 田野浦港第2沖防波堤北灯台から真方位232° 280m付近 （概位 北緯33° 00.0′ 東経133° 00.5′） |
| 事故の概要 | 漁船幸祐丸は、帰航中、防波堤に衝突した。 幸祐丸は、船長が負傷し、船首部外板に亀裂を生じ、また、防波堤に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和7年10月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 | 漁船 幸祐丸、1.3トン KO3-27261（漁船登録番号）、個人所有 6.89m（Lr）×2.14m×0.78m、FRP ディーゼル機関、船内外機、漁船法馬力数25、昭和60年7月23日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 68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 昭和53年9月14日 免許証交付日 令和3年9月13日 （令和9年7月31日まで有効） |
| 死傷者等 | 重傷 1人（船長） |
| 損傷 | 本船 船首部外板に亀裂 防波堤 擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好、気温 約20℃、相対湿度 約98% 海象：波高 約0.2～0.3m、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時14分頃 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか1人が乗り組み、刺し網を揚げる目的で、令和7年10月18日06時05分頃、田野浦漁港内の係留場所を出航した。 ここで、本報告書中で記載する3か所の防波堤の名称を、図1のと |

おり沖防波堤、外防波堤及び北防波堤と定義する。(図1参照)

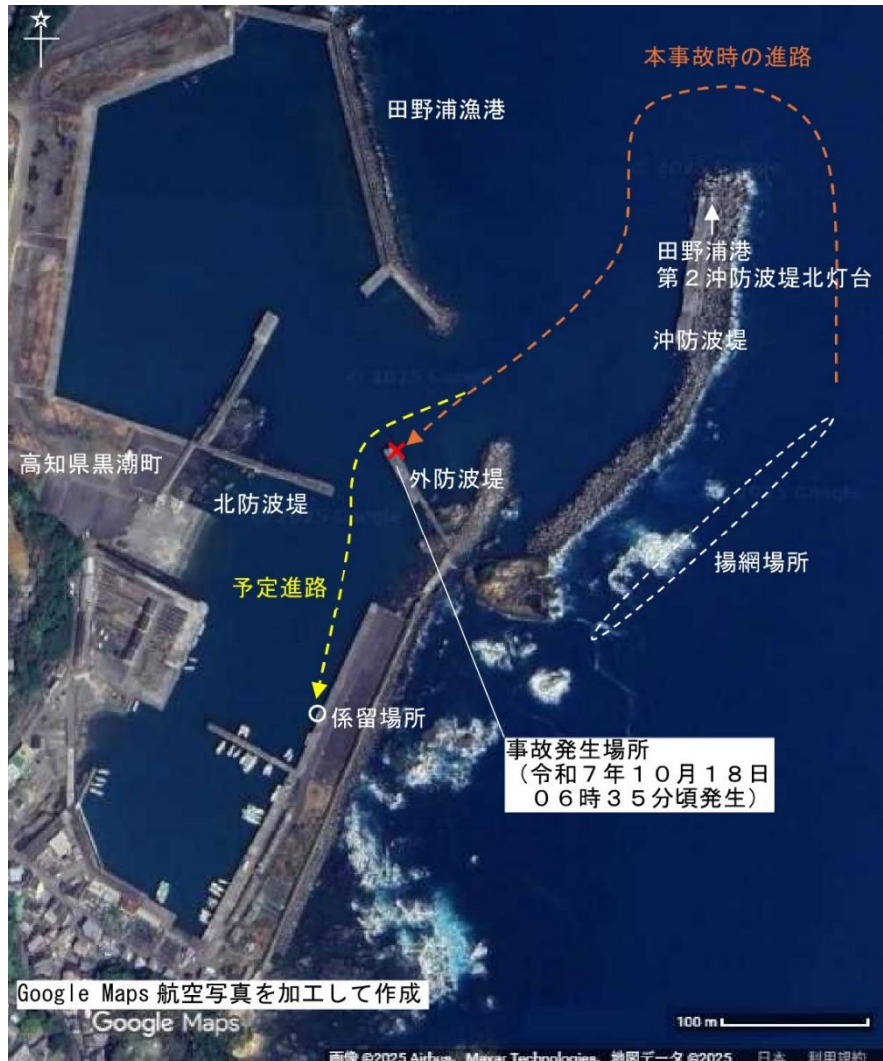


図1 推定航行経路図

船長は、沖防波堤の南東方沖に設置していた刺し網付近に到着し、06時10分頃から乗組員と共に揚網を行った。

船長は、揚網を終え、係留場所に戻ることにし、操舵区画内のエンジンケーシングに腰を掛け、乗組員を前部甲板に配置して刺し網から漁獲物(いせえび)を外す作業に当たらせ、06時30分頃、約10～20km/hの速力(船長の体感による対地速力、以下同じ。)で、舵輪による手動操舵で帰航を開始した。(写真1～写真3参照)



写真1 本船



写真2 前部甲板

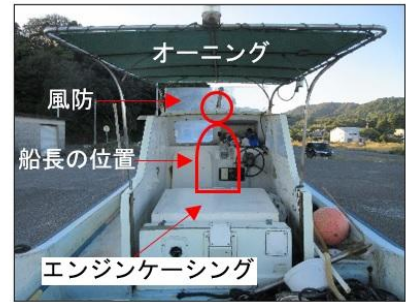


写真3 操舵区画

本船には、GPSプロッター、レーダー及び速力計が装備されておらず、船長は、ふだんから体感によって速力を調整しながら目視で見張りを行って船位を確認していた。

本事故当時は早朝で湿度が高く、本船の操舵区画の船首方に設置されていた風防に結露による曇りが生じていたので、船長は、帰航開始時に手が届く内側をタオルで拭いていたものの、航行中に再び曇りが生じ、船首方が見えにくい状態となっていた。

船長は、風防越しでは船首方が見えにくかったので、中腰の姿勢で風防とオーニングの間から船首方を確認しながら操船し、06時33分頃に沖防波堤北端を左に見て通過した。

船長は、本事故当日、刺し網が海底の岩に引っ掛かるなどしてふだんよりも揚網に時間が掛かり、持病のある腰部に痛みを感じていたため、沖防波堤北端を通過後にエンジンケーシングに腰を掛けた。

船長は、曇った風防越しに船首方の見張りを行いながら、本船を南進、続いて南西進させ、北防波堤を右に見ながら左転して、外防波堤と北防波堤の間を通過することとした。

船長は、外防波堤と北防波堤の間が狭く、北防波堤の手前で左転しないといけないので、北防波堤に意識を集中して見張りを行っていた。また、船首方に見えにくさを感じていたが、ふだんどおりの低速力で操船しているつもりであったので、減速しなかった。

船長は、針路及び速力を保持して操船していたところ、前部甲板の乗組員の「怖い！当たる！」という声を聞き、主機操縦レバーを中立の位置にした直後、06時35分頃、本船の船首部が外防波堤に衝突し、顔を操舵区画内で打った。

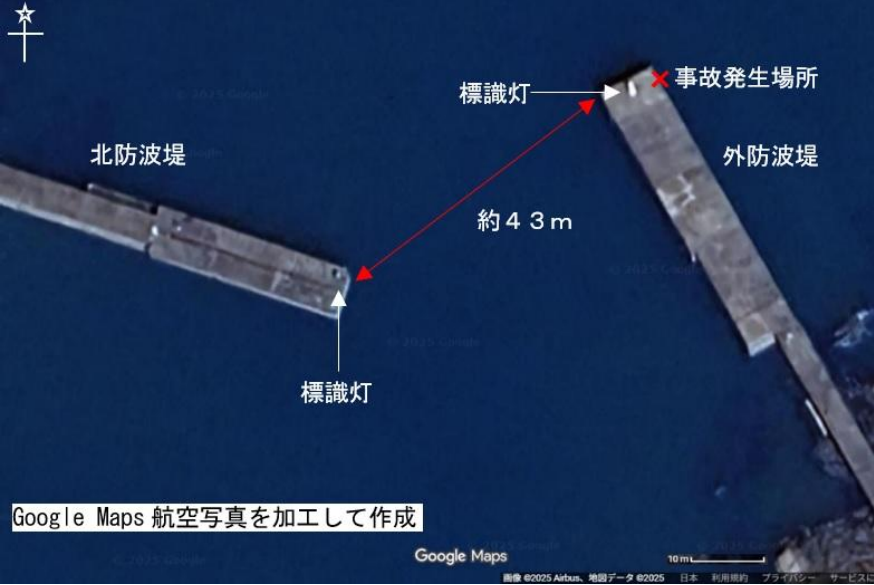
船長は、自身の顔から出血していたので、負傷していなかった乗組員に携帯電話を渡して船長の家族に連絡させた。船体の損傷状況を確認したところ、浸水及び油の流出がなかったので、自力航行で本船を係留場所に着岸させた。

乗組員から連絡を受けた船長の家族は、119番通報を行った。

消防は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

船長は、漁港に到着した救急車で高知県宿毛市の病院に運ばれた後、ヘリコプターで高知県高知市の病院に搬送され、上顎骨開放骨

| | |
|--------|---|
| | 折、左側頭部挫創及び顔面挫滅創と診断されて、12日間の入院加療を受けた。 |
| その他の事項 | <p>(1) 操舵区画に関する情報</p> <p>操舵区画の前方に死角はなかった。</p> <p>操舵区画の前方には、厚さ約5mmの2枚の亚克力板による幅約110cm、高さ約30cmの風防が設置されていた。2枚の亚克力板の中央部には、風の吹き込みを防ぐためにテープが貼られており、中央部付近に見通しの悪い箇所があった。また、風防は、本船進水時から約40年間交換されずに使用されていたので、微細な傷や割れによってやや不鮮明な状態であった。</p> <p>船長がエンジンケーシングに腰を掛けた状態での目線の高さは、風防中央部よりやや下方であった。また、操舵区画の床から天井となるオーニングまでの高さは約150cmであり、身長約170cmの船長が、風防とオーニングの間（約10cm）から船首方を見通す場合、中腰になる必要があった。</p> <p>(写真4 参照)</p>  <p>写真4 風防</p> <p>舵輪及び機関操縦レバーに不具合及び故障箇所はなかった。</p> <p>(2) 乗組員に関する情報</p> <p>船長は、田野浦漁港の出入港の経験が約50年間、本船を操縦した経験が約40年間あった。</p> <p>船長の視力は、眼鏡を掛けた状態で約1.0であった。</p> <p>船長は、自身が田野浦漁港の出入港操船に慣れていたので、乗組員には漁獲物の回収作業のみを任せ、見張りの補助はさせていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用しておらず、乗組員にも救命胴衣を着用させていなかった。</p> <p>(3) 事故発生場所付近に関する情報</p> <p>北防波堤と外防波堤の間の距離は、約43mであった。</p> <p>北防波堤及び外防波堤の水面からの高さは、本事故当時、約2.7mであった。</p> <p>北防波堤及び外防波堤には明暗センサー式の標識灯が設置されていたが、本事故当時は日出後であり、消灯していた。</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>(写真5 参照)</p>  <p>写真5 事故発生場所付近</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>あり なし なし</p> <p>(1) 船長は、外防波堤と北防波堤の間が狭く、北防波堤の手前ですぐに左転しないといけないと思っていたことから、北防波堤のみに意識を集中していたものと考えられる。</p> <p>(2) 本事故当時、早朝で湿度が高かったことから、本船は、風防に結露による曇りが生じて船首方の見通しが悪くなっていたものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、船首方が見えにくく、乗組員に見張りを補助させていない状況であったが、ふだんどおりの低速力で操船しているつもりであったことから、周囲の見張りを適切に行うことができるよう減速しなかったものと考えられる。</p> <p>(4) 船長は、帰航前の操業で腰部に痛みを感じていたことから、風防とオーニングの間の隙間から船首方を見通すことができる中腰の姿勢を保持できなかったものと考えられる。</p> <p>(5) (1)～(4)から、本船が田野浦漁港内の係留場所に向けて帰航中、船長は、適切な見張りを行わないまま、外防波堤に接近していることに気付かず、本船が外防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>(6) 本事故時、船長及び乗組員は救命胴衣を着用していなかった。この事実は本事故の原因に関与するものではないが、防波堤衝突時に海上に投げ出された場合、溺水する危険性があることから、暴露甲板上では救命胴衣を必ず着用しておく必要がある。</p> |

| | |
|---------------------|---|
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が田野浦漁港内の係留場所に向けて帰航中、船長が、風防に結露による曇りが生じて船首方の見通しが悪い状況下、適切な見張りを行っていなかったため、外防波堤に接近していることに気付かず、本船が外防波堤に衝突し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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、複数の操船目標を見ながら操船する場合、特定の目標のみに意識を集中し過ぎないようにすること。 ・ 船長は、操舵室の風防や窓ガラスが曇っているなど周囲の状況が正確に確認できない場合、減速したり、一旦停船して風防等の曇りを除去したり、姿勢を変えたりして、周囲の状況を適切に確認しながら操船すること。また、気温や湿度に応じて、風防や窓ガラスにあらかじめ曇り止め剤を塗布しておくことが望ましい。 ・ 船長は、船舶事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上では救命胴衣を着用すること。 |