

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

事故種類	衝突
発生日時	令和7年6月5日 11時40分頃
発生場所	広島県 <sup>みはら</sup> 三原市須波港南東方沖 須波港須波東防波堤南灯台から真方位117°450m付近 (概位 北緯34°21.5′ 東経133°05.4′)
事故の概要	給水船第十八幸水丸は、北北東進中、また、プレジャーボート SATOSHI-I は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年7月16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	A 給水船 第十八幸水丸、198トン 135279、三原給水株式会社（A社） B プレジャーボート SATOSHI-I、5トン未満（長さ5.38m） 273-6468広島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海）（履歴限定） 航海士A、四級（航海） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約3～4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 潮汐 低潮時
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、愛媛県今治市 <sup>いまぼり</sup> 伯方島 <sup>はかた</sup> 所在の造船所の専用岸壁を出航し、三原市三原港に向かった。 A 船は、船長が手動操舵で操船し、0.75海里（M）レンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。 航海士Aは、本船が多々羅大橋の下を通過して間もなく、船長Aから船橋当直を引き継いで椅子に腰を掛けて操船に当たり、甲板員（以下「甲板員A」という。）を自身の右舷側で背の低い椅子に腰を掛けた状態で見張りの補助に当たらせ、船長Aは、左舷側のレーダーの前で、レーダーと目視による見張りに当たっていた。 船長Aは、青木瀬戸を通過した頃、視界も良く、船舶の交通量が少なかったため、三原港の手前までに航海日誌を書き終わると思い、レーダーによる見張りを行うよう甲板員Aに特段の指示をせずに船橋後部右舷側にある海図台のところで、後方を向いて椅子に腰を掛け、航海日誌の記入を始めた。

航海士 A は、本船が須波港東方沖に向けて北北東進中、目視のみにより船首方 2 M 付近に行き会い状態の貨物船と右舷船首方 1 M 付近に操業中の漁船をそれぞれ認めたが、その旨を船長 A に報告しなかった。

航海士 A は、漁船を避けるために左舵約 3° を取り、本船を緩やかに左転させながら、漁船までの距離を約 200～300 m で通過するのを確かめていた。

航海士 A は、相対位置が A 船の右舷方に変った漁船及び船首方の貨物船に意識を向けていたので、前路で漂泊中の B 船が、A 船の船首部の死角となって見えなくなっていたところ、突然、右舷船首部至近に B 船を認め、慌てて左舵 20° を取った。

航海士 A は、ぎりぎりのところで B 船を避航できたと思った。

船長 A は、航海日誌の記入が終わった頃、A 船が急左転したので、船首方を振り向いて見たところ、行き会い状態の貨物船が右舷船首方に見えたので、航海士 A が貨物船を避航したものと思った。

甲板員 A は、背の低い椅子に腰を掛けていたので、眼高が低くなり、前路の他船に気付いていなかった。

本船は、航行を続け、途中で船長 A に操船を交替した後、三原港に入港した。

船長 A は、海上保安庁からプレジャーボートと接触したのではないかとの連絡を受け、A 船の右舷船首部に B 船の塗料が付着しているのを認め、B 船と衝突したことを知った。

B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、須波港東南東方沖で漂泊し、船長 B が釣りを行っていたところ、A 船と衝突した。

船長 B は、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。

(図 1 参照)

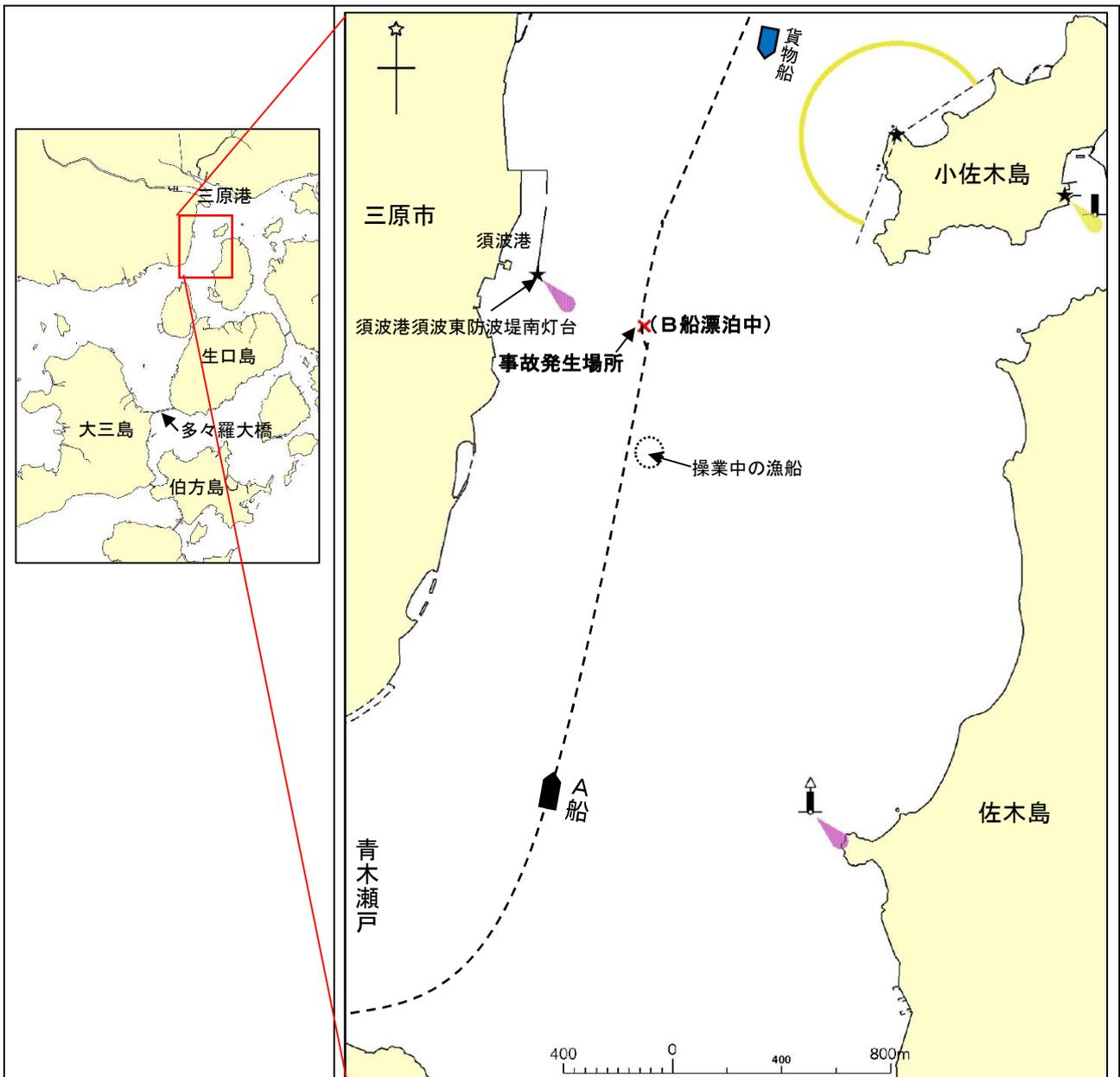


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、約5年の海上経験があり、令和7年2月からA船の船長として乗船していた。

航海士Aは、約1年2か月の海上経験があり、令和6年9月からA船の航海士として乗船していた。

船長Aは、ふだん航海日誌の記入は着岸後に行うことが多かったが、本事故当時は、視界も良く、甲板員Aが見張りの補助に当たっていたので、約10分間のつもりで同日誌の記入を行っていた。

甲板員Aは、時々椅子から立ち上がり、双眼鏡を使用した見張りの補助に当たっていたが、青木瀬戸を通過後は、椅子に腰を掛けていたので、船首部が見張りの死角を作り、前路の様子が見えにくい状況であった。

(写真1 参照)



航海士 A の位置からの見通し



甲板員 A の位置からの見通し

写真 1 A 船の船首方の見通し状況 (A 社提供)

**分析**

A 船は、北北東進中、航海士 A が、手動操舵で操船中、前路の見張りを適切に行わなかったことから、突然、右舷船首方至近に B 船を認め、慌てて左舵 20° を取ったものの、A 船の右舷船首部と B 船とが衝突したものと考えられる。

航海士 A は、目視のみにより船首方 2 M 付近に行き会い状態の貨物船と右舷船首方 1 M 付近に操業中の漁船をそれぞれ認め、右舷方に方位が変わった漁船及び船首方の貨物船に意識を向けていたことから、前路で漂泊中の B 船が A 船の船首部の陰に入っていることに気付かずにいたものと考えられる。

船長 A は、航海日誌の記載を行う前、自身は目視及びレーダーによる見張りを行っていたものの、交通量が少なかったことから、レーダーによる見張りを行うよう甲板員 A に特段の指示をしていなかったものと考えられる。

甲板員 A は、青木瀬戸を通過後、椅子に腰を掛けて目視で見張りを行っていたが、眼高が低かったことから、船首部によって死角ができ、B 船の存在に気付かなかったものと考えられる。

B 船は、A 船の前路で漂泊中、船長 B が釣りを行って、B 船を移動させるなどの衝突を避ける措置を採らなかったことから、A 船と衝突したものと考えられるが、船長 B から必要な情報が得られなかったことから、船長 B の周囲の見張りの状況を明らかにすることができなかった。

**原因**

本事故は、A 船が、北北東進中、B 船が A 船の前路で漂泊中、航海士 A が、右舷方の漁船及び船首方の貨物船に意識を向け、前路の見張りを適切に行わなかったため、前路で漂泊中の B 船が A 船の至近に接近するまで気付かず、また、船長 B が、釣りを行って、B 船を移動させるなどの衝突を避ける措置を採らなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

<b>再発防止策</b>	<p>A社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 航行中の見張り体制の強化として複数人により、双眼鏡、目視及びレーダーによる見張りの精度を高めること。</li><li>・ 乗組員は、異変を感じたら些細なことでも船長に報告すること。</li></ul> <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"><li>・ 船尾船橋型の船舶の船橋当直者は、前路にいる他船を見落とさないよう前路の見張りを適切に行った上で、船首部の陰に他船が隠れている場合に備え、目視に加えてレーダーによる見張りを行うこと。</li><li>・ 見張りの補助に当たる者は、背の低い椅子に腰を掛けると前路が見通せなくなるので、常時、前路が見通せるよう、立った姿勢で見張りに当たり、他船を視認した場合は当直者に適切な報告をすること。</li><li>・ 操船者は、適切な助言が受けられるよう、周囲に認めた他船の動向を船長に報告すること。</li><li>・ 漂泊中の小型船舶の船長は、常時、周囲の見張りを適切に行った上で、接近する他船を認めた場合、早めに移動するなどの衝突を避ける措置を採ること。</li></ul>
--------------	--