

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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5月18日 07時38分頃
発生場所	岡山県玉野市 <sup>たまのいかだ</sup> 筏島南西方沖 大蛭島 <sup>おおひる</sup> 灯台から真方位114° 200m付近 (概位 北緯34° 30.7′ 東経134° 01.1′)
事故の概要	遊漁船イージスは、北東進中、また、漁船一茂丸は、操業しながら漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年5月19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 遊漁船 イージス、3.4トン OY3-25014（漁船登録番号）、個人所有 第270-36515号（船舶検査済票の番号） B 漁船 一茂丸、3.0トン OY3-21488（漁船登録番号）、個人所有 第271-24067号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定（限定なし） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂、左舷中央部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客10人を乗せ、玉野市新田井港を出航し、香川県直島町 <sup>なおしま こうじん</sup> 荒神島南方沖で釣りをを行い、筏島付近の釣り場に向けて移動を開始した。 A船は、GPSプロッターを作動させ、船長Aが操舵室にある操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、約7ノットの対地速力で北東進した。 船長Aは、A船が筏島南西方沖に差し掛かり、筏島南方沖での釣りができる場所を探そうとしていたところ、右舷船首方に約10隻の漁船及び遊漁船が点在していることを視認した。 船長Aは、A船の針路上には航行の支障となる船舶がないと思い、釣りができる場所を探す関係で、右舷船首方の漁船等の動きに注目しながら、針路及び速力を保持していたところ、左舷船首方にいたB船に気付かないまま操船を続け、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

(図1 参照)

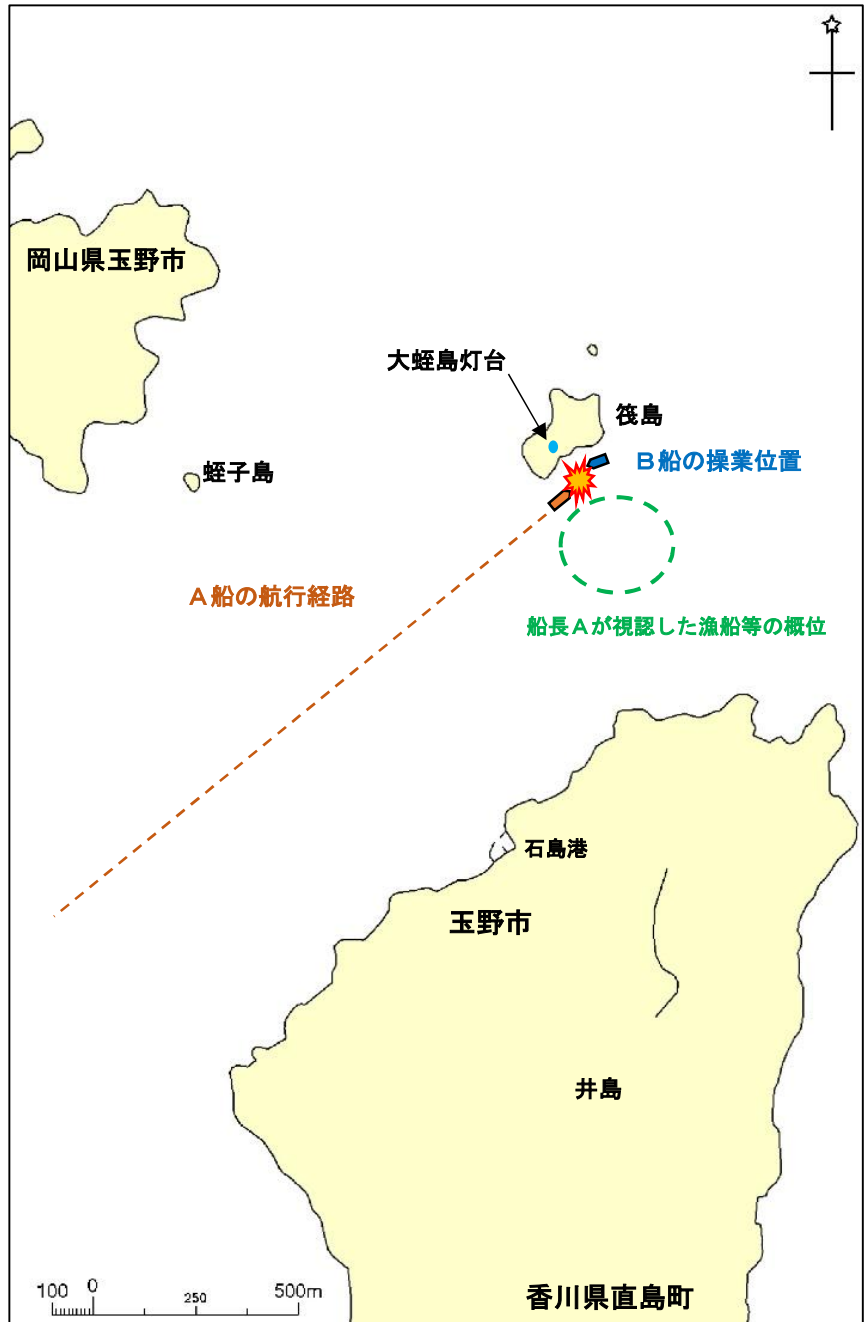


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、A船の乗組員及び釣り客の負傷の有無を確認した後、B船に接近し、B船乗船者の負傷の有無及び船体の損傷状況を確認した上で、携帯電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行い、本事故発生海域で待機した。

B船は、船長Bほか1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、たこつぼ縄漁の目的で、玉野市石島港を出航し、筏島南方沖の漁場に向かった。

船長Bは、漁場に到着後、B船の船首を西方に向けた上で、機関を中立として漂泊し、事前に仕掛けていたたこつぼの巻揚作業を開始し

	<p>た。</p> <p>船長Bは、船首部右舷側に立って、巻揚ローラーを操作しながらたこつぼを巻き揚げ、また、乗組員Bは船体中央付近で揚収したたこつぼの整理を行っていた。</p> <p>船長B及び乗組員Bは、B船の左舷方である南方から南東方、距離約50～100mの位置に複数の漁船等が点在していることを認識していたが、B船に向けて航行してくる船舶を付近に認めなかったため、その場で操業を続け、たこつぼの巻揚作業に専念していた。</p> <p>乗組員Bは、周囲の状況を確認しようと船首方に目を向けたところ、船首方約80mの位置まで接近してきているA船を認め、直ちに船長Bに伝えた。</p> <p>船長Bは、B船がたこつぼを巻き揚げている途中であり、機関を操作してB船を動かしてA船を避航することは困難と考え、乗組員Bと共に、A船に対して両手を振ったり、大きな声で叫んだりしたもののA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船に接近してきたA船に声を掛け、両船の乗船者の負傷の有無等を確認した後、携帯電話で海上保安庁に本事故発生のお知らせを行い、A船と共に本事故発生海域で巡視艇の到着を待った。</p> <p>船長Aは、遊漁船の船長として約7年の経験があり、本事故発生海域を含めて、筏島周辺海域における漁船の操業状況や釣り船等の状況を承知していた。</p> <p>A船の船首方には、見張りの支障となる死角は生じていなかった。</p> <p>船長Bは、漁師として50年以上の経験があり、筏島周辺海域に釣りを目的に集まる釣り船等の状況を承知していた。</p> <p>B船には汽笛が搭載されていたが、船長Bは、B船の甲板上に巻き揚げたたこつぼや縄が積まれており、汽笛のスイッチが設置されている操舵装置まで移動することが難しかったので、両手を振って叫んでいる間にA船が至近に迫ってしまい、汽笛を鳴らすことはできなかった。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、筏島南西方沖を北東進中、船長Aが、右舷船首方にいた約10隻の漁船等の動静を確認することに気を取られ、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、筏島南方沖での釣りができる場所を探そうとしていたことから、A船の右舷船首方にいた漁船等の動静を確認することに気を取られていたものと考えられる。</p> <p>B船は、筏島南方沖の漁場で操業しながら漂泊中、船長Bが、操業に専念し、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に向かって接近してくるA船に気付くのが遅れ、乗組員Bと共に、A船</p>

	<p>に対して両手を振ったり、大きな声で叫んだりしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の周囲に複数の漁船等が点在していることを認識していたものの、B船に向かって航行してくる船舶を付近に認めなかったことから、乗組員Bと共にたこつぼの巻揚作業に専念し、A船の接近に気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北東進中、B船が操業しながら漂泊中、船長Aが、右舷船首方の漁船等の動静を確認することに気を取られ、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、前路で操業中のB船に気付かず、また、船長Bが、たこつぼの巻揚作業に専念し、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、B船に向かって接近してくるA船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・ 小型船舶の船長は、航行中、操船以外のことに意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行いながら安全航行に努めること。</li> <li>・ 船舶が輻輳する海域を航行する小型船舶の船長は、他船との接近を早期に把握するために、レーダーを設置することが望ましい。</li> <li>・ 小型漁船の船長は、操業中であっても、常時、周囲の見張りを適切に行い、操業形態によっては機関を使用して移動することが難しいことを十分理解した上で、余裕のある時機に汽笛や携帯式エアホーンなどの音響信号による注意喚起を行うなど衝突を避ける措置を採ること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、スパンカーやレーダーリフレクターを設置し、他船が自船の存在を認識しやすい環境とすることが望ましい。</li> </ul>