

## 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8月17日 08時00分頃
発生場所	愛媛県今治市伯方島北方沖 伊予北浦港北浦防波堤北灯台から真方位312° 1,680m付近 (概位 北緯34° 14.9' 東経133° 05.1')
事故の概要	プレジャーボートTurtleは、南南西進中、プレジャーボートシーブルーは、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年9月11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 プレジャーボート Turtle、5トン未満（長さ6.27m） 273-4201広島、川原工業株式会社 B プレジャーボート シーブルー、5トン未満（長さ6.27m） 273-6128広島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 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 左舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 北北東流約1～2ノット(kn)
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、流し釣りの目的で、広島県尾道市生口島の係留地を出航し、伯方瀬戸の釣り場で潮上りを繰り返しながら釣りをしていた。 船長Aは、伯方瀬戸の釣り場で、自船の他にも1隻のプレジャーボート（B船）がA船と同じように潮上りを繰り返しながら釣りをしていることを知っていた。 船長Aは、4回目の潮上りを行うこととし、A船の針路を漂泊中のB船の船尾方30m付近に向けたつもりで、操縦区画右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、約6～7knの対地速力として手動操舵でA船を南南西進させた。 船長Aは、周囲にはB船のほかに船舶がいなかったので、舵輪から手を放し、顔を下方に向けて釣りの仕掛けの作製を行っていた。このため、A船が北北東流の影響で左方に圧流されB船に接近していることに気付かなかった。

船長Aは、衝突の約2～3秒前、後部甲板左舷側で立って周囲を見ていた同乗者Aが「危ない」と叫んだので、顔を上げて船首方を見たところ、船首方至近にB船を認め、慌てて主機のクラッチを中立として左舵を取ったものの、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

(写真1、図1 参照)



写真1 A船の操縦区画（船長A提供）



図1 事故発生経過概略図

船長Aは、A船を反転させてB船に横付けし、B船の乗船者のけが

	<p>の有無及び両船の損傷状況を確認した。</p> <p>A船は、自力で航行して係留地に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、流し釣りの目的で、広島県尾道系崎港<small>いとさき</small>の係留地を出航し、尾道市向島<small>むかい</small>所在の干汐漁港<small>ひしお</small>に寄航して同乗者Bほか2人を乗せ、伯方瀬戸の釣り場に向かった。</p> <p>B船は、船首を北北東方に向け、主機のクラッチを中立としてアイドリング状態で漂泊し、船長が後部甲板右舷側、同乗者B<sub>1</sub>が同甲板左舷側、他の2人の同乗者が前部甲板左舷側及び同甲板右舷側で、それぞれの舷に向かって腰を下ろし、流し釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、周囲には流し釣りを行っているA船しかいないことを知っており、釣りをを行いながら時々周囲の見張りを行っていた。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は、B船の左舷船首方から接近してくるA船を視認し、衝突の危険を感じて「おーい」と叫んだ。</p> <p>船長Bは、衝突の約10～15秒前、同乗者B<sub>1</sub>の声を聞き、後ろを振り向いてB船の左舷船首方を見たところ、至近に接近してきたA船を認め、A船に向かって大声で叫んだものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船がB船に横付けしてきたので、船長Aと一緒にけが人の有無及び両船の損傷状況を確認した。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は、携帯電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>B船は、自力で航行して係留地に戻った。</p> <p>船長Aは、令和2年頃から月に4回程度、伯方瀬戸の釣り場に釣りに出掛けており、ふだん同釣り場では周囲に5～10隻の釣り船を認めることが多かった。</p> <p>船長Bは、30年以上前からプレジャーボートを所有しており、伯方瀬戸の釣り場で幾度も釣りを行った経験があり、ふだんは多数の釣り船がいる場所なので、周囲の安全を十分に確認していた。</p> <p>船長Bは、A船が幾度も潮上りを繰り返していたことは知っていたが、本事故時はB船の右舷側を向いており、左舷船首方から接近してくるA船を認めるのが遅れた。</p> <p>船長Bは、笛をエンジンのスターターキーと共にキーホルダーに付けていたが、携帯式的エアホーンなどは持っていなかった。</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>
分析	<p>A船は、南南西進中、船長Aが、顔を下方に向けて釣りの仕掛けの作製を行っていて、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に向かっていることに気付くのが遅れ、船首方至近にB船を認めて左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん5～10隻の釣り船を認める釣り場に、本事故時</p>

	<p>はB船しかおらず、気が緩んだことから、舵輪から手を放し、顔を下方に向けて釣りの仕掛けの作製を行っていた。このため、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北北東方に向けて漂泊中、船長Bが、釣りに夢中になり、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に接近してくるA船に気付くのが遅れ、同乗者B<sub>1</sub>と共にA船に向かって大声を出したものの、避航動作をとる間もなく、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故時、クラッチが中立の位置で主機がアイドル状態であったことから、船長Bが周囲の見張りを適切に行っていれば、早めに移動することができたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、顔を下方に向けて釣りの仕掛けの作製作業を行っていて、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、避航動作が遅れ、また、船長Bが、釣りに夢中になって、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、避航動作をとる機会を逸し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、衝突のおそれがある場合又は衝突の危険がある場合は、躊躇<small>ちゆうちゆう</small>することなく、注意喚起信号を行い又は避航動作をとること。</li> </ul>