

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21日 02時27分頃
発生場所	山口県柳井市平郡島南東方沖 小水無瀬島灯台から真方位209° 6.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 40.9′ 東経132° 19.7′）
事故の概要	貨物船第三十五勝丸は、南西進中、また、プレジャーボート秀宝丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年8月28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 貨物船 第三十五勝丸、499トン 134189、勝丸海運建設株式会社 B プレジャーボート 秀宝丸、4.9トン HS3-38572（漁船登録番号）、個人所有 第270-45745号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、五級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に破損
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 低潮時
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、兵庫県姫路市家島港を出港し、大分県大分市大分港に向かった。 A船は、法定灯火を表示し、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、前直者から船橋当直を引き継いだ航海士Aが、1人で船橋当直につき、操縦スタンドの前に置いた椅子に腰を掛けて自動操舵による操船に当たり、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していた。 航海士Aは、周囲には、本船の航行に支障となる船舶を認めなかった。 航海士Aは、衝突の約10分前、左舷船首方約3.5～4Mに北北東進するB船を認め、B船がA船の船首を横切る進路で航行し、衝突のおそれがあったので、B船が海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）上の保持船となるA船の船尾方を避航すると思った。 航海士Aは、B船が進路を変えずにA船に接近してくるので、B船

に注意喚起するためにB船の操舵室に向けて投光器で1～2回点滅させて発光信号を行った。

航海士Aは、その後も方位変化がないまま接近してくるB船に衝突の危険を感じ、主機を微速力前進に減じるとともに右舵一杯を取ったものの、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。(図1参照)

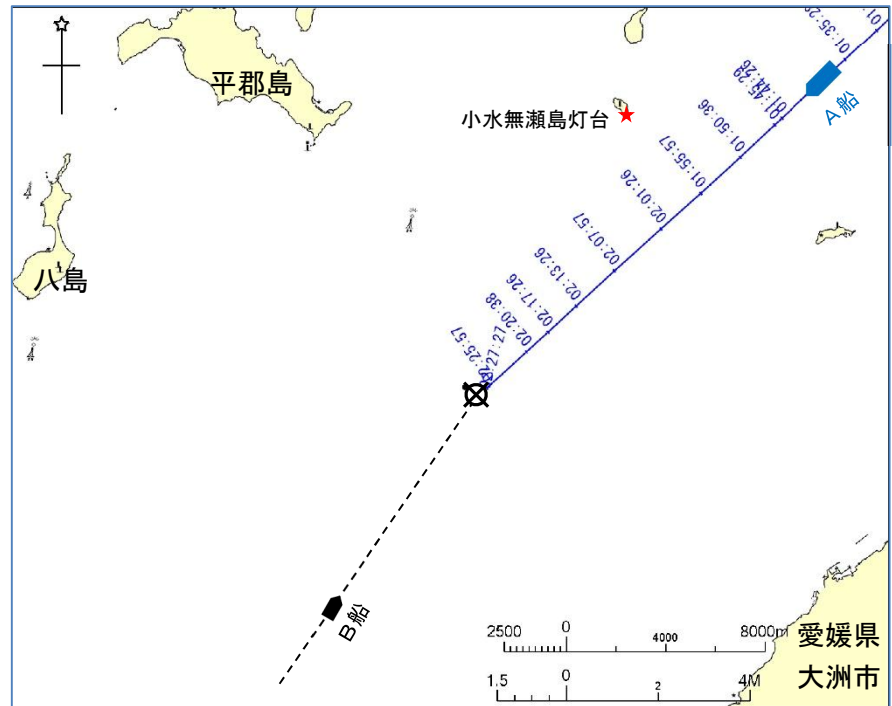


図1 事故発生経過概略図

自室で休息中の船長Aは、A船が減速したことに気づき、急いで昇橋したところ、航海士AからB船と衝突した旨を聞き、118番通報を行った。

船長Aは、B船がそのままの速力で航行を続けていたので、B船の操船者が気を失っているのではないかと思い、海上保安庁に指示を仰ぎ、A船を反転させてB船の後を追った。

船長Aは、B船を見失ったので、再び海上保安庁に指示を仰ぎ、錨泊の目的で、愛媛県松山市由利島南方沖に向かった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、いか釣りの目的で、広島県呉市呉港小坪地区を出港し、愛媛県伊方町三机漁港北方沖の釣り場などで釣りを行った後、帰途についた。

B船は、法定灯火を表示し、1.5Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長Bが操縦席に腰を掛けて自動操舵による操船に当たり、同乗者Bがキャビンの中で休息し、約16～18knの速力で北北東進していた。

船長Bは、平郡島南方沖に至った頃、周囲に他船を見掛けなかった

	<p>ので安堵し、疲労の蓄積と前日の睡眠不足から眠気を感じ始めたが、ふだん感じる眠気よりも弱かったので、飲み物で眠気を払拭する程でもないと思い、同じ姿勢のまま操船しているうちに居眠りした。</p> <p>B船は、同じ針路及び同じ速力で航行を続け、A船と衝突した際も船長Bが目覚めることなく航行を続けた。</p> <p>船長Bは、その後のB船航行中に目覚めたものの、B船の船首部の損傷を見て、灯浮標に当たったのではないかと思い、詳しく損傷状況を確認しないまま帰港し、その後、118番通報を行った。</p> <p>船長Bは、ふだんは約7時間の睡眠をとっていたが、事故の前々日である8月19日、いか釣りの目的で17時頃出港し、20日03時頃に帰港して約4時間の睡眠をとった後、13時頃に広島県広島市内に移動してWEB会議に出席し、17時頃にいか釣りの目的でB船を出港させていた。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中に眠気を感じた際は、栄養ドリンクなどの飲み物を飲むか、外気に当たるなどの居眠り防止措置を採っていたが、本事故当時は、弱い眠気であったので、我慢できると思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、南西進中、航海士Aが、衝突の約10分前、左舷船首方に北北東進するB船を認めたが、B船が、いずれ進路を変えてA船の船尾方を通過していくと思い、B船に対して注意喚起信号を行ったのみで避航動作が遅れたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、衝突前に注意喚起信号しか行わなかったことや避航動作が遅れたのは、B船がA船を認識していれば、A船をいずれ避けるであろうと臆断したことによるものと考えられる。</p> <p>B船は、自動操舵で北北東進中、操縦席に腰を掛けて操船に当たっていた船長Bが、同じ姿勢のまま操船を続けて居眠りしたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操船中、周囲に他船を見掛けなかったので安堵し、疲労の蓄積と前日の睡眠不足から弱い眠気を感じていたが、居眠りすることはないであろうと過信していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、互いに方位変化がない状況で接近中のA船が南西進中、B船が北北東進中、航海士AがB船に対して注意喚起信号を行ったのみで避航動作が遅れたため、また、船長Bが同じ姿勢のまま操船を続けて居眠りしたため、両船が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"> ・ 船橋当直者は、臆断で避航関係を決め付けることなく、避航動作等は余裕のある時機に大幅に行うこと。 ・ 船橋当直者は、相手船の動静を継続的に把握し、衝突の危険のある船舶に対しては、直ちに急速に短音5回以上の有効な汽笛信号を行うこと。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、疲労が蓄積した状態で操船しないこと。また、眠気を感じたら、体を動かしたり、外気に当たったり、手動操舵に切り替えるなど、居眠り防止措置を採ること。 |
|--|---|