

船舶インシデント調査報告書

令和7年11月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	令和6年11月3日 10時20分頃
発生場所	山口県岩国市岩国港 阿多田港本浦中防波堤灯台から真方位202° 3.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 08.4′ 東経132° 17.3′）
インシデントの概要	遊漁船朝日丸は、西進中、係船ブイ*1の係船ロープがプロペラに絡まって主機が停止し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年1月9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	遊漁船 朝日丸、4.9トン YG3-62293（漁船登録番号）、Y.A株式会社 第270-47485号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 高潮時、潮流 ほぼ転流時
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、遊漁（さわら釣り）の目的で、岩国市黒磯町に所在する定係地を出航した。</p> <p>本船は、船長が操舵室の右舷側の椅子に腰を掛けて操船し、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させて東進した。</p> <p>船長は、黒磯港東方沖で遊漁を行った後、以前、岩国市今津川河口の東南東方沖にある岩国港C灯浮標（以下、灯浮標については「岩国港」を省略する。）付近で、さわらの餌となるいわしの群れを見たことがあったので、C灯浮標の北方沖に向かうこととした。</p> <p>岩国港内には、‘B灯浮標、C灯浮標及びD灯浮標並びに海上自衛隊岩国航空基地に囲まれた一般船舶の航行禁止区域’（以下「航行禁止区域」という。）が設定されていた。</p> <p>本船は、C灯浮標の東方沖に向けて北東進し、C灯浮標の北東方沖で左転して、約7ノットの対地速力で西進した。</p> <p>本船は、船長がいわしの群れを探しながら魚群探知機の画面に注意を向けて航行していたところ、‘C灯浮標の北西方約370mに設置される係船ブイ（以下「本件係船ブイ」という。）に接続された長さ約15mのロープ’（以下「本件係船ロープ」という。）がプロペラに</p>

*1 「係船ブイ」とは、港湾の水域において船舶が停泊するために設けられる係留施設（ブイ）で、鎖やロープなどをかけることで船舶を固定させるブイをいう。

絡まり、主機が停止した。(図1参照)



図1 インシデント発生場所概略図

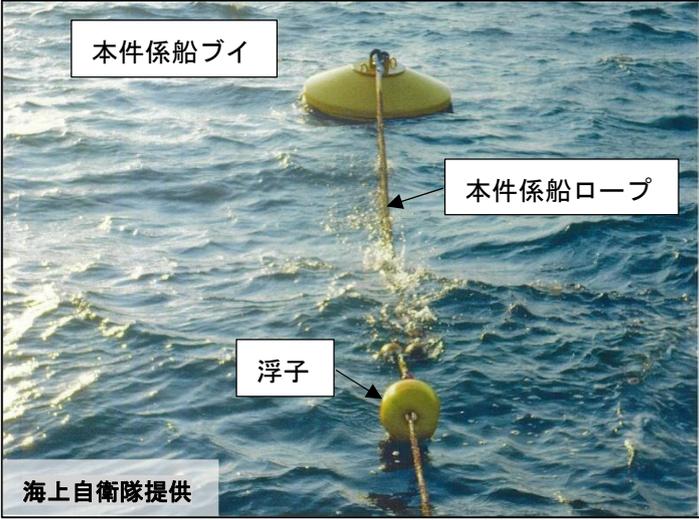
船長は、海上保安庁に本インシデントの発生を通報した。

本船は、来援した巡視艇が岩国航空基地に連絡を取り、本件係船ブイの所有者（海上自衛隊）の許可を得て、船長が同巡視艇の指示により、本件係船ロープを切断し、自力で航行して黒磯港に帰港した。

船長は、今津川河口付近の釣り場には、年に2、3回（9月～11月の間）行く程度であった。

本件係船ブイは、航行禁止区域の境界から約50m内側に設置されており、本件係船ロープは航行禁止区域内にあった。

本件係船ロープは、海上自衛隊の艦艇の係船のために使用されるもので、本件ロープの端部、中央部等に黄色の浮子しほが取り付けられ、海面に浮いていた。（写真1参照）

	 <p>写真1 本件係船ブイ及び本件係船ロープの写真</p> <p>船長は、C灯浮標付近の海域が航行禁止区域であることを知っており、航行禁止区域に入らないように航行すれば、C灯浮標付近に近づいても問題ないと認識していた。</p> <p>船長は、本件係船ブイ及び本件係船ロープの存在を知らなかった。</p> <p>船長は、本件係船ブイに本件係船ロープが設置されていると思っていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、C灯浮標付近を西進中、船長が船位の確認を行わなかったことから、航行禁止区域に進入し、本件係船ロープがプロペラに絡まり、主機が停止して運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、C灯浮標付近にある航行禁止区域に本件係船ブイ及び本件係船ロープが存在することを知らなかったことから、航行禁止区域に入らないように航行すれば問題ないと思い、航行禁止区域内の本件係船ブイに近づいて航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、C灯浮標付近の海域が航行禁止区域であることを知っていたものの、いわしの群れを探しながら魚群探知機の画面に注意を向けていたこと、及び本件係船ブイに本件係船ロープが設置されていると思っていなかったことから、船位の確認を行わなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、C灯浮標付近を西進中、船長が船位の確認を行わなかったため、航行禁止区域に進入し、本件係船ロープがプロペラに絡まり、主機が停止したことにより発生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"> ・ 船長は、航行禁止区域にはロープが設置されている係船ブイがある場合があることを認識した上で、船位の確認を適切に行い、航行禁止区域を航行しないこと。