

船舶事故調査報告書

平成30年11月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成30年5月5日 09時55分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県淡路市岩屋港北西方沖 江崎灯台から真方位070° 1,200m付近 (概位 北緯34°36.6′ 東経135°00.3′) |
| 事故の概要 | プレジャーボート ^{のりくに} 範國丸は、北西進中、また、プレジャーボート ^{ほな} 花熊は、漂泊中、両船が衝突した。 範國丸は、船底キールに擦過傷を生じ、また、花熊は、右舷外板の亀裂等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年5月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等 | A プレジャーボート 範國丸、2.8トン 260-48984兵庫、個人所有 8.93m (Lr) × 2.38m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、110.00kW、平成29年12月 B プレジャーボート 花熊、5トン未満 230-22414兵庫、個人所有 5.69m (Lr) × 2.08m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、47.81kW、平成2年7月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 69歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年9月4日 免許証交付日 平成29年6月7日 (平成34年9月3日まで有効) B 船長B 男性 58歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成2年7月27日 免許証交付日 平成29年6月26日 (平成34年6月25日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |

| | |
|--------------|---|
| <p>損傷</p> | <p>A 船底キールに擦過傷 B 右舷外板及び右舷船縁に亀裂及び凹損、右舷船縁上に設置された手すりに曲損</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 西北西流約0.6ノット (kn)</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りをを行う目的で、平成30年5月5日05時45分ごろ兵庫県東播磨港内に所在する係留地を出航した。</p> <p>船長A及びA船の同乗者は、07時00分ごろ淡路市鶴崎東方沖の釣り場に到着して釣りを行っていたが、09時10分ごろ明石海峡が転流となり、魚が釣れなくなってきたので、09時30分ごろ江崎北方沖に移動して釣りをを行うこととした。</p> <p>船長Aは、キャビン内の右舷側船首部にある操縦席に腰を掛け、目視による見張りをを行いながら、約12knの対地速力で手動操舵により北北西進した後、淡路市岩屋港の東方沖で左舵を取り、同じ速力で北西進した。</p> <p>船長Aは、周囲に船舶を認めなかったため、A船の航行に支障となる他船がないものと思い、また、キャビンの左舷側後部の外壁に掛けていた電動リールの予備のコードが、航行中に同外壁に当たる際の音が気になり、同コードをキャビン内に取り込むこととした。</p> <p>船長Aは、09時54分ごろ、操縦席から離れてキャビンの左舷側のガラス窓を開け、前部甲板から後部甲板左舷側前部に移動してきた同乗者1人に電動リールの予備コードをコネクタから外すよう依頼し、窓伝いに同コードをキャビン内に取り込む作業を行っていたところ、09時55分ごろ、前部甲板にいた他の同乗者1人から大声で呼び掛けられ、船首方を見た直後に衝撃を感じた。</p> <p>A船は、船長Aが、停船させて周囲を確認したところ、B船と衝突したことを知り、両船の負傷者の有無及び両船の損傷状況を確認した後、B船をえい航して兵庫県明石市明石港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りをを行う目的で、06時00分ごろ明石港を出港した。</p> <p>船長Bは、06時15分ごろ明石港の南東方沖の釣り場に到着して09時00分ごろまで釣りを行った後、岩屋港北西方沖の釣り場に移動することとし、09時20分ごろ到着した。</p> <p>船長Bは、B船の船首を北方に向け、主機のクラッチレバーを中立の位置として漂泊させながら、後部甲板右舷側にある機関室のハッチカバー上に腰を掛け、左手で操縦ハンドルを握り、舳先が左右に振れた際に船首方向を北方に修正させながら、同甲板の右舷側から釣竿1本を舷外に出して流し釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、09時45分ごろ、2回目の釣りを行っていたところ、</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>明石海峡大橋付近をB船に接近しながら航行するA船を右舷正横に初認したものの、A船の前部甲板上に人影が見えたので、B船を認識しており、A船がB船の船首方または船尾方を通過するか、あるいはB船の東側に停船して釣りをするとはい、流し釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、魚群探知機で魚群の状況を確認したり、竿先を見たりしながら流し釣りを続けていたところ、A船が右舷正横50m付近に接近していることを認め、衝突の危険を感じ、A船に向けて大声で叫んだものの、A船の船首部がB船の右舷中央部に衝突してA船の船首船底部がB船の右舷中央部の船縁に乗り上げたことを認めた。</p> <p>船長Bは、B船がA船に押されて離れた後、船体の損傷状況を確認し、自力での航行が可能であったものの、帰航中に浸水するおそれがあるかもしれないと思、A船にB船を明石港にえい航するよう依頼した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、ふだん、夜間又は霧などにより視界が制限されている際にレーダーを使用していたものの、本事故当時は視界が良かったので、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから淡路市松帆^{まつほ}崎沖で釣りをを行うプレジャーボートなどを見掛けたことがなかった。</p> <p>船長Bは、B船に汽笛などがなく、音響による信号を行うことができる手段として、操縦席付近に笛を備えており、本事故当時、笛を使用することに思い至らなかったものの、A船が接近していることに気付いた後、余裕のある時機に笛を使用していれば、船長A又はA船の同乗者がB船の存在に早めに気付くことができたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船との衝突の危険を感じた際、B船を後進させていれば、衝突を避けることができたと思事故後に思った。</p> <p>船長A、A船の同乗者及び船長Bは、本事故当時、全員が救命胴衣を着用していた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、岩屋港北西方沖を北西進中、船長Aが、A船の航行に支障となる他船がないと思、操縦席から離れて見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行を続け、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんから松帆崎沖で釣りをを行う他船を見掛けたことがなかったことから、航行に支障となる他船がないと思したものと考えられる。</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>B船は、岩屋港北西方沖において漂流中、船長Bが、右舷方から接近するA船を初認した際、A船がB船を避航するか、あるいはB船の東側で停船して釣りをを行うと思ひ、漂流を続けたことから、A船が接近していることに気付くのが遅れ、衝突の危険を感じてA船に向けて大声で叫んだものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、岩屋港北西方沖において、A船が北西進中、B船が漂流中、船長Aが、A船の航行に支障となる他船がないと思ひ、操縦席から離れて見張りを行っておらず、また、船長Bが、A船がB船を避航するか、あるいはB船の東側で停船して釣りをを行うと思ひ、漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>船長Aは、本事故後、再発防止策として、目視だけではなく常時レーダーを活用して見張りを行うこととした。</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"> ・航行中は、自船の進路上に他船がないと思わず、常時、目視だけではなくレーダーを活用して適切な見張りを行うこと。また、見張りを妨げる作業を行わないこと。 ・漂流中においても、自船に接近する他船に対しては、予断を持たず、適切な時機に有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、船体を移動させるなどして早期に衝突を避けるための措置をとること。 |

付図1 事故発生経過概略図

