

船舶事故調査報告書

令和元年11月6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	令和元年5月26日 08時53分ごろ
発生場所	明石海峡東部 平磯灯標から真方位252° 1.5海里付近 (概位 北緯34° 36.8′ 東経135° 02.1′)
事故の概要	プレジャーボート ^{みどり} 翠は、北西進中、また、プレジャーボート ^{かいおう} 海皇は、漂泊中、両船が衝突した。 翠は、左舷中央部外板に亀裂を生じ、また、海皇は、右舷船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 翠、4.0トン 270-48489兵庫、個人所有 7.89m (Lr) × 2.66m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、183.9kW、平成28年8月 B プレジャーボート 海皇、2.6トン 260-48106兵庫、個人所有 6.68m (Lr) × 2.46m × 1.23m、FRP ディーゼル機関、69.9kW、平成27年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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15年7月25日 免許証交付日 平成30年9月18日 (令和5年9月24日まで有効) B 船長B 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15年7月25日 免許証交付日 平成30年3月1日 (令和5年7月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に亀裂

	B 右舷船尾部外板に破口、船内外機ドライブユニットに破損
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東南東流約2.5ノット</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和元年5月26日06時ごろ兵庫県東播磨港二見地区の係留場所を出航し、明石海峡東部の釣り場で3～4回流し釣りを行った後、係留場所に向けて帰航することとした。</p> <p>船長Aは、左舷船首方150m付近で漂泊しているB船と、右舷船首方で漂泊している数隻の船舶の約100mの間を通過することとし、08時52分ごろ漂泊状態から手動操舵で北西進を開始した。</p> <p>船長Aは、徐々に速力を上げ、右舷船首方の数隻の船舶の動静に気を取られて約10ノットの対地速力で航行中、A船の右舷側を遊漁船が通過した際に発生した航走波により、A船の船体が左舷側に傾斜した。</p> <p>船長Aは、船体が左舷側に傾いた際、ふと左舷船首方を見たところ、B船の至近に接近していることに気付き、とっさに右舵を取ったものの、08時53分ごろA船の左舷中央部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bと連絡先を交換した後、船長Bの通報によって来援した海上保安庁の職員と共に自力で係留場所へ戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、06時30分ごろ兵庫県神戸市垂水区の係留場所を出航し、兵庫県淡路市岩屋港南東方沖の釣り場で釣りを行った後、明石海峡東部の釣り場に到着し、船首を北西方に向け、主機を中立運転にして漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、漂泊を開始する際、周囲を見たところB船に接近する他船を認めなかったため、釣りざおを持ち、後部甲板の左舷側の位置で釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、周囲の見張りをを行いながらリールのカウンターを見ていたところ、船尾方約100mの所に船首をB船に向けて接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、ふだんから他船が漂泊して釣りを行っているB船を避けることが多かったため、A船がいずれB船を避けると思い、A船の動静を見ていたところ、A船が針路及び速力を変えずに接近してきたので、衝突の危険を感じて釣りざおから手を放し、A船に向けて大声を出して両手を振った。</p> <p>船長Bは、A船がさらに接近したので、B船のオーニングの左舷船尾部の支柱をつかんで身構えたところ、A船の左舷中央部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、A船の船舶番号や船長Aの連絡先を確認した</p>

	<p>後、携帯電話で118番通報を行い、来援した巡視艇と共に自力で神戸市垂水漁港へ入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、帰航を開始する際、左舷船首方で漂泊していたのがB船1隻のみであったが、右舷船首方には数隻の船舶が漂泊しており、右舷船首方の数隻の船舶が急に動き出すことがないか気になっていた。</p> <p>船長Aは、B船と右舷船首方の数隻の船舶の間を直進すれば、係留場所への近道になると思って航行したが、B船の左舷側の海域には他船が漂泊していなかったため、多少遠回りになってもそちらを航行すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、操縦室外側前部に電子ホーンを備えており、その作動ボタンは操縦室内にあった。</p> <p>船長A及び船長Bは、本事故時、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、明石海峡東部を北西進中、船長Aが、右舷船首方の数隻の船舶の動静に気を取られて航行していたことから、左舷船首方で漂泊中のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の数隻の船舶が急に動き出すことがないか気になっていたことから、右舷船首方の数隻の船舶の動静に気を取られて航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡東部で漂泊中、船長Bが、接近するA船を認めた際、ふだんから他船が漂泊して釣りをしているB船を避けることが多かったため、A船がいずれB船を避けると思い、漂泊を続けたことから、衝突を避けるための動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、明石海峡東部において、A船が北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、右舷船首方の数隻の船舶の動静に気を取られて航行し、また、船長Bが、A船がいずれB船を避けると思い、漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>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、一方向のみに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・前路に多数の船舶が漂泊している場合、他の船舶と安全な距離を保つことができる海域を選んで航行すること。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 漂泊中においても、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に衝突を避けるための動作を採ること。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図

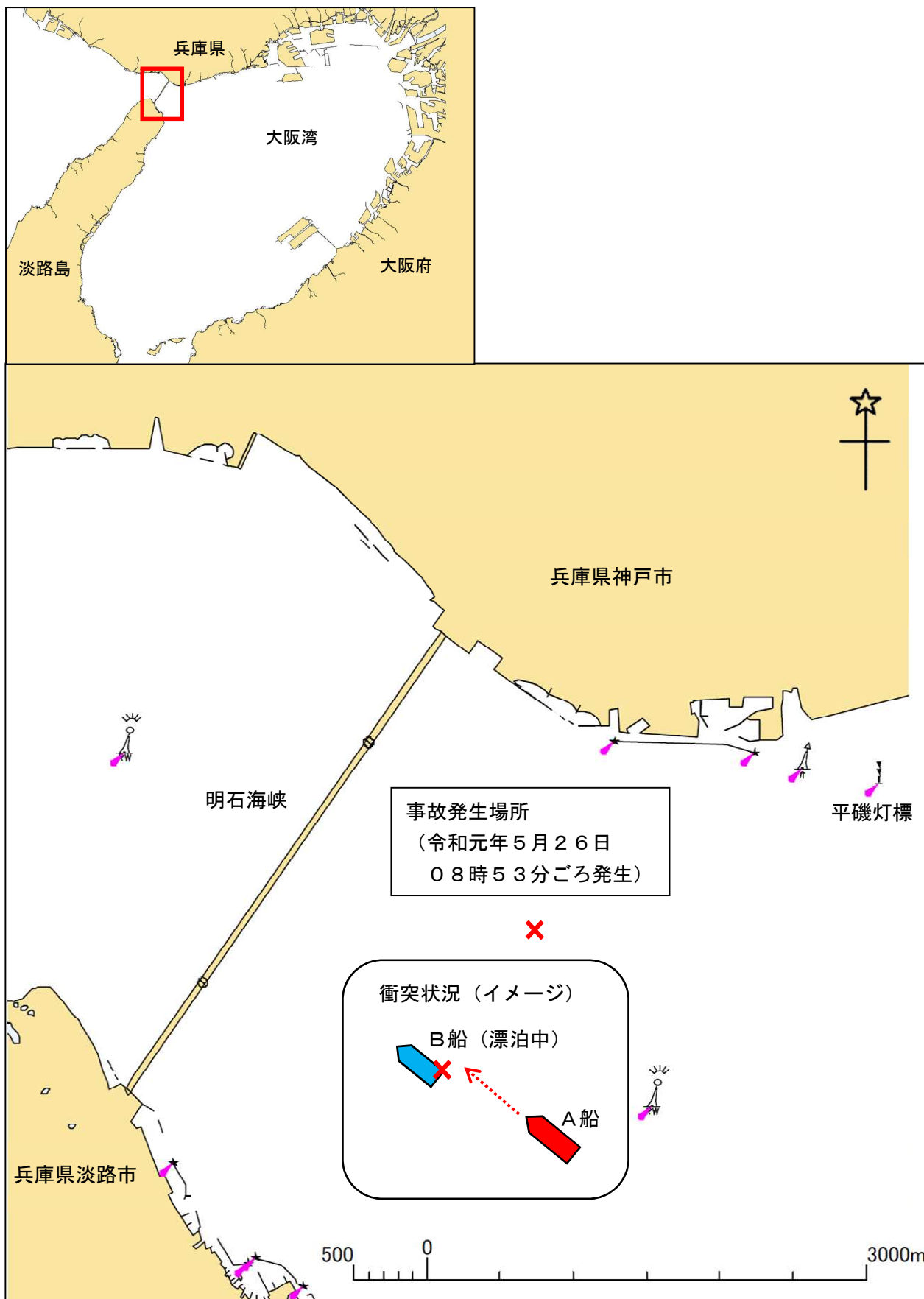


写真1 A船



写真2 B船の損傷状況

