

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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4年6月17日 05時14分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県明石市江井ヶ島港西南西方沖 江井ヶ島港西防波堤灯台から真方位241° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 39.1′ 東経134° 51.8′） |
| 事故の概要 | プレジャーボートかしはら丸は、増速しながら左旋回中、また、漁船幸運丸は、船首を東南東方に向けて漂流し、東南東方へ潮流に流されながら操業中、両船が衝突した。 幸運丸は、船長が負傷し、船首甲板の脱落等を生じ、また、かしはら丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年6月27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 かしはら丸、2.1トン 270-32073兵庫、個人所有 9.05m (Lr) × 2.30m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、136.1kW、昭和62年7月 B 漁船 幸運丸、1.4トン HG3-60254、個人所有 7.68m (Lr) × 2.05m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、69.9kW、平成11年7月1日 第252-23121号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 75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14年4月15日 免許証交付日 令和4年6月13日 （令和10年1月23日まで有効） B 船長B 54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16年6月14日 免許証交付日 平成30年12月11日 （令和6年10月22日まで有効） |

| | |
|--------|--|
| 死傷者等 | A なし B 軽傷 1人(船長B) |
| 損傷 | A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首甲板が脱落、左舷船首部外板に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視程 約5km 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東南東流約0.6ノット(kn) 日出時刻：04時47分ごろ |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和4年6月17日04時30分ごろ兵庫県姫路市の船だまりを出航し、兵庫県淡路市江崎沖の釣り場に向けて約20knの速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により東南東進していた。</p> <p>船長Aは、江井ヶ島港西南西方沖を航行中、右舷船首方に船首を南南西方に向けて漂泊中の知人の船を認め、接近するよう右舵を取り、05時13分ごろ同船の左舷方でA船の船首を南南西方に向けて漂泊した後、知人に声を掛けた。</p> <p>船長Aは、知人との話を終え、釣り場に向かう針路に戻すつもりで約10knに増速しながら左旋回中、船首方にB船を認め、衝突を避けようと更に左舵を取ったが、05時14分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、脱落したB船の船首甲板を回収した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たこ一本釣り漁の目的で、04時45分ごろ兵庫県東播磨港を出航した。</p> <p>船長Bは、江井ヶ島港西南西方沖において機関を停止し、船首からパラシュート型シーアンカーを、船尾から長さ約10mの錨代わりの鉄製チェーンをそれぞれ投入し、05時10分ごろ船首を東南東方に向けて東南東方へ潮流に流されながら操業を開始した。</p> <p>船長Bは、仕掛け2個を海中に投入した後、船尾甲板で正船尾方に身体を向けて座り、次に投入する仕掛けの準備をしていたところ、左舷方約30mにB船に向かって接近するA船を認めて大声を出したが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を確認し、海上保安庁への通報及び脱落した船首甲板の回収を船長Aに依頼した。</p> <p>船長Bは、東播磨港に帰航後、病院を受診し、腰部打撲、両前腕打撲及び右前腕挫創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p> |
| その他の事項 | 船長Aは、操舵区画の風防が経年劣化で透明度が落ち、見えにくく感じており、同区画外の右舷側に立った姿勢で操船していたので、同 |

| | |
|---|--|
| | <p>区画の左舷方のB船に気付くのが遅れたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、操業を開始した際、周囲に操業の支障となる他船を見掛けず、投入する仕掛けの準備に意識を向けていたので、B船に向かって接近するA船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>B船には、汽笛が備えられていなかった。</p> |
| <p>分析</p> <p>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> | <p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、江井ヶ島港西南西方沖において、船首を南南西方に向けて漂流し、船長Aが知人と話した後、東南東方の釣り場に向かう針路に戻すつもりで増速しながら左旋回中、操舵区画外の右舷側に立った姿勢で操船していたことから、同区画の左舷方で漂流して操業中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操舵区画の風防が経年劣化で透明度が落ち、見えにくく感じていたことから、同区画外の右舷側で操船していたものと考えられる。</p> <p>B船は、江井ヶ島港西南西方沖において、船首を東南東方に向けて漂流し、東南東方へ潮流に流されながら操業中、船長Bが、投入する仕掛けの準備に意識を向けていたことから、B船に向かって接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操業を開始した際に操業の支障となる他船を見掛けなかったことから、投入する仕掛けの準備に意識を向けていたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、江井ヶ島港西南西方沖において、A船が船首を南南西方に向けて漂流し、船長Aが知人と話した後、東南東方の釣り場に向かう針路に戻すつもりで増速しながら左旋回中、B船が船首を東南東方に向けて漂流し、東南東方へ潮流に流されながら操業中、船長Aが、操舵区画外の右舷側に立った姿勢で操船し、また、船長Bが、投入する仕掛けの準備に意識を向けていたため、互いに気付くのが遅れ、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"> ・船長は、旋回する際、旋回方向の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、操舵区画の風防が経年劣化で透明度が落ち、見えにくく感じる場合は、風防を取り替えることが望ましい。 ・船長は、漂流しながら操業する際においても、特定の作業に意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・長さ12m未満の船舶の船長は、携帯式エアホーンなどを備え、 |

| | |
|--|--|
| | 漂泊中に接近する船舶などに対して、有効な音響による信号を行うことが望ましい。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

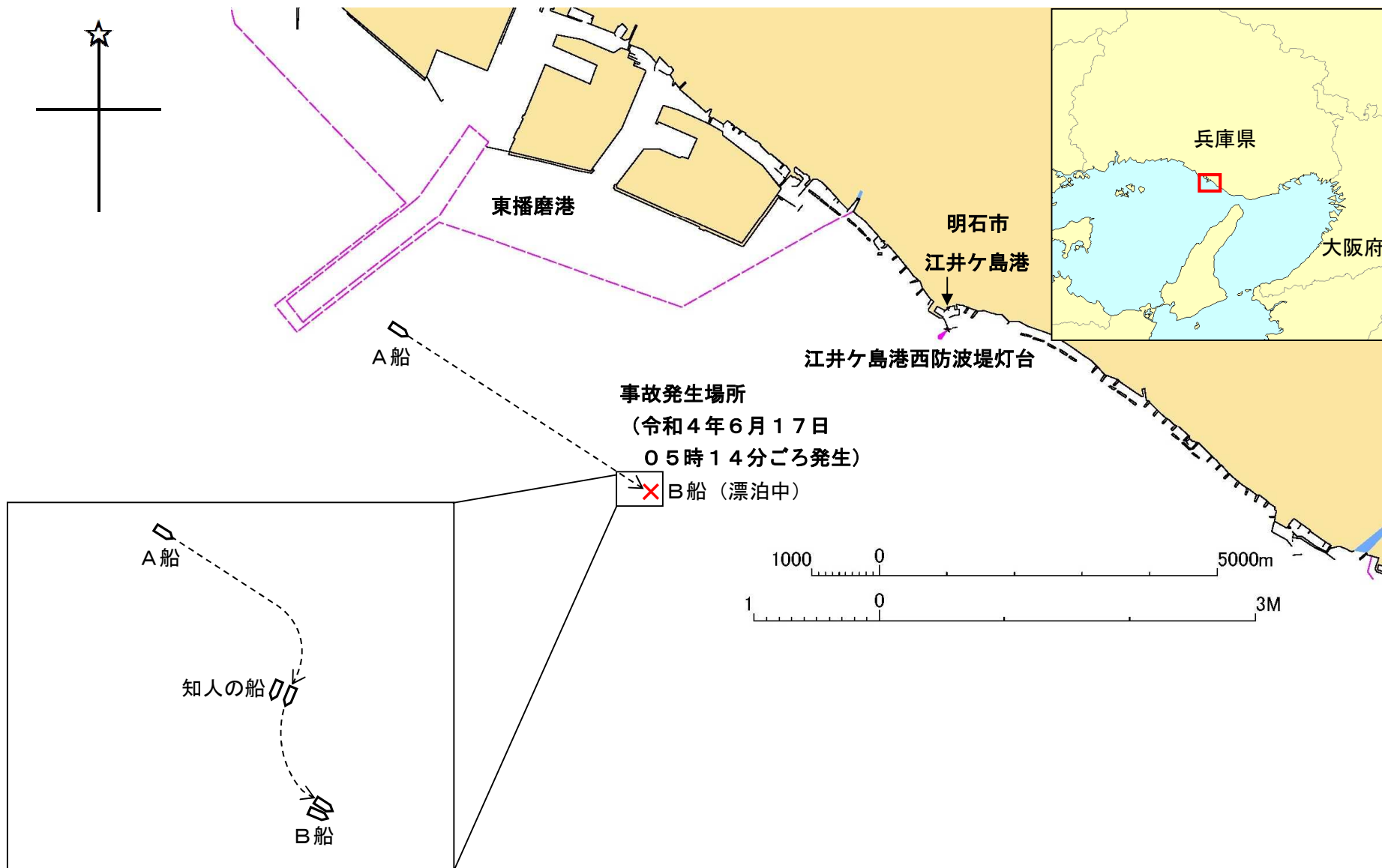


写真1 A船



写真2 B船

