

船舶事故調査報告書

令和5年2月8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4年5月15日 05時22分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県淡路市岩屋港北方沖 岩屋港東防波堤灯台から真方位045° 1,050m付近 (概位 北緯34° 36.3' 東経135° 01.2') |
| 事故の概要 | プレジャーボートダブルオーは、南東進中、また、プレジャーボート住吉丸は、船首を南東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年6月2日、主管調査官（神戸事務所）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 プレジャーボート ダブルオー、3.4トン 250-56721兵庫、マリン大阪株式会社 B プレジャーボート 住吉丸、1.2トン 260-23348兵庫、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | A なし B 軽傷 1人（船長B） |
| 損傷 | A 船底部に擦過傷 B 船尾部外板に破口、船体中央部操舵区画の風防に破損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北西流約1.8ノット(kn) 日出時刻：04時58分ごろ |
| 事故の経過 | A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、岩屋港北方沖の釣り場に至り、船首を南東方に向けて機関を中立、前進と繰り返し、北西方に流れる潮流を船首方から受けながら流し釣りを開始した。 船長A及び同乗者は、潮波の発生している場所まで流されると南東方に潮上りして流し釣りをを行い、2回目の流し釣りを終えて、再度潮上りすることとし、機関を中立として漂流した状態で釣りの仕掛けを揚収し始めた。 船長Aは、釣りの仕掛けを揚収し終えた際、潮波により船首が北方を向いていたので、右旋回してから潮上りすることとした。 船長Aは、操舵室後方で操船を行って右旋回した後、GPSプロッターに記録された当日の潮上りの航跡をたどろうと思い、同プロッターを操舵室後面のガラス越しに見ながら約8knの対地速力で南東進し |

| | |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ていたところ、衝撃を感じ、A船がB船に乗り上がっていることに気付いた。</p> <p>船長Aは、118番通報を行った。</p> <p>同乗者は、本事故当時、釣りの仕掛けを作っており、B船に気付いていなかった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、岩屋港北方沖の釣り場に至り、船首を南東方に向けて機関を中立とし、北西方に流れる潮流を船首方から受けながら漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、漂泊を開始した際に船尾方に漂泊中のプレジャーボート数隻を認めていたが、潮上りする他船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、左舷後部甲板に腰を掛け、船首方を向いた姿勢で魚群探知機で水深を見ながら釣りの仕掛けを投入し始めた。</p> <p>船長Bは、船首方で漂泊中のプレジャーボート3隻と接近しないように注意しながら、釣りの仕掛けを投入し続けていたところ、船尾方から衝撃を受けるとともにA船がB船に乗り上がっているのを認めた。</p> <p>船長Bは、後頭部に打撲を負った。</p> |
| <p>分析</p> | <p>A船は、右旋回して南東進中、船長Aが、GPSプロッターに記録された当日の潮上りの航跡をたどろうと思い、同プロッターを見ながら操船を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南東方に向けて漂泊中、船長Bが、潮上りする他船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、船首方で漂泊中のプレジャーボートに注意しながら釣りを続けていたことから、船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、A船が右旋回して南東進中、B船が船首を南東方に向けて漂泊中、船長Aが、GPSプロッターに記録された当日の潮上りの航跡をたどろうと思い、同プロッターを見ながら操船を続け、また、船長Bが、潮上りする他船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、船首方で漂泊中のプレジャーボートに注意しながら釣りを続けていたため、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"> ・プレジャーボートの船長は、釣り場を移動する際、GPSプロッターを見ることだけに意識を集中することなく、常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・プレジャーボートの船長は、漂泊中、航行中の他船が自船を避けてくれると思わず、常時適切な見張りを行い、接近する他船に対し、必要に応じて機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。 |