

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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6年4月15日 07時30分ごろ
発生場所	明石海峡東部 播磨垂水港南防波堤東灯台から真方位166°1,100m付近 (概位 北緯34°36.8′ 東経135°03.5′)
事故の概要	遊漁船海神丸sacodoは、西進中、また、プレジャーボートKG号は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月22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 遊漁船 海神丸 sacodo、6.2トン HG2-5733（漁船登録番号）、個人所有 第240-58234号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート KG号、3.6トン 250-62061大阪、三井住友ファイナンス&リース株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部の係船柱に破損 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約2m/s、視程 約30m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東南東流約1.5ノット(kn) 本事故当時、兵庫県神戸市に濃霧注意報は発表されておらず、瀬戸内海に海上濃霧警報は発表されていなかった。
事故の経過	A船は、船長Aほか1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、釣り客9人を乗せ、明石海峡東口付近で遊漁を行っていたところ、潮流で東南東方に流されたので、潮上りしようと約6knの速力（対地速力、以下同じ。）で釣り場に向けて北西進を開始した。 船長Aは、遊漁開始時から発生していた霧により視界が徐々に悪化して視程が約30mに制限された状況下、法定灯火を表示し、レーダーを0.5海里レンジとして手動操舵により航行中、レーダー画面に複数の映像を認めた。 船長Aは、同映像にエコートレイルが表示されておらず、船舶なのかノイズなのか確信が持てなかったが、右舷船首方近くの映像から離れようと左方に変針して西進とし、見張りを行いながら低速で航行す

れば他船との衝突を避けられると思い潮上りを続けた。

船長Aは、乗組員Aに船首方から左舷方の見張りを任せ、自身は操縦室右舷側の操縦席に座り、目視により船首方から右舷方の見張りを行っていたところ、右舷船首方30m付近にB船を認めて左舵を取ったが、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。

(図1 参照)



図1 事故発生経過概略図

船長Aは、停船して船長Bと共に両船に負傷者のいないこと及び損傷状況を確認後、両船は、船長Bの118番通報により来援した巡視艇が伴走して付近の漁港に入った。

船長Aは、レーダー画面の映像が船舶かどうか確信が持てなかったため、汽笛による「視界制限状態における音響信号」(以下「霧中信号」という。)を行っていなかった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人を乗せ、明石海峡東部で釣りを行っていたところ、船長Bは、濃霧で視程が約100mから約30mに悪化したので大阪府岬町の出航地に向けて帰航することとし、見張りを行いながら低速で航行すれば他船との衝突を避けられると思い、法定灯火を表示し、手動操舵により約6knの速力で南東進を開始した。

船長Bは、操縦室右舷側の操縦席に座り、目視による見張りを行いながら南東進を続けていたところ、左舷船首方30m付近にA船を認めて主機を後進としたが、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、霧で視界の悪化した海域を早く離れたいたいと思い操船に集中していて、笛による霧中信号は行っていなかった。

船長A及び船長Bによれば、本事故発生の約30分後、明石海峡の

	<p>霧は晴れて視界は回復した。</p> <p>瀬戸内海では、春先から初夏にかけて、海水温度が十分に上がっていない時期に南から湿度の高い暖気が供給されると、海面付近に霧が発生することが多くなる。また、明石海峡のような潮の速い海峡部や潮の流れが変化する海域では、海底の冷たい海水が表面にわき上がり、狭い範囲で霧が発生することがある。</p> <p>海上保安庁のウェブサイト*¹及び文献*²によれば、霧による視界制限時の遵守事項として、最新の気象及び海象情報の把握、レーダーの適切な使用、安全な速力での航行、音響信号の励行等と共に、早期に避泊して視界の回復を待つことが推奨されている。</p>
分析	<p>A船は、濃霧により視程が約30mに制限された状況下で西進中、船長Aが、見張りをを行いながら低速で航行すれば他船との衝突を避けられると思ひ、B船に接近していることに気付かず同じ速力で航行を続けたことから、B船を認めて左舵を取ったが間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、濃霧により視程が約30mに制限された状況下で南東進中、船長Bが、見張りをを行いながら低速で航行すれば他船との衝突を避けられると思ひ、A船に接近していることに気付かず同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船を認めて主機を後進としたが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、濃霧により視程が約30mに制限された状況下、A船が西進中、B船が南東進中、船長Aが、見張りをを行いながら低速で航行すれば他船との衝突を避けられると思ひ、B船に接近していることに気付かず同じ速力で航行を続け、また、船長Bが、見張りをを行いながら低速で航行すれば他船との衝突を避けられると思ひ、A船に接近していることに気付かず同じ針路及び速力で航行を続けたため、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"> ・船長は、濃霧で視界が制限された状況下で航行する場合、衝突を避けられる安全な速力で航行するとともに、霧中信号を適切に行うこと。 ・明石海峡付近を航行する小型船舶の船長は、春先から初夏にかけて、濃霧注意報等が発表されていなくても、狭い範囲で霧が発生し視界が悪化することがあるので、視界の悪化を認めた場合には早期に避泊して視界の回復を待つこと。

*¹ 海上保安庁のウェブサイト「霧五戒」

URL <https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/contents/information/kirigokai.html>

*² 「小型船舶操縦士学科教本Ⅰ」（一般財団法人日本船舶職員養成協会、舵社、令和4年4月発行）