

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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27日 12時15分ごろ
発生場所	兵庫県明石市江井ヶ島港南西方沖 江井ヶ島港西防波堤灯台から真方位234° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯34°39.1′ 東経134°52.5′）
事故の概要	プレジャーヨット <sup>ジェニファー</sup> Jenniferは、西北西進中、また、漁船 <sup>たろぼな</sup> 橘丸は、船首を北西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年5月7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 プレジャーヨット Jennifer、5.5トン 260-49669兵庫、株式会社ニッコー B 漁船 橘丸、4.91トン HG3-33410（漁船登録番号）、個人所有 第260-47904号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 操縦者A、操縦免許 なし B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂 B 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 小雨、風向 南、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、クルージングの目的で機走により西進中、同乗者の1人（以下「操縦者A」という。）が、船長Aと操船を交替した。 操縦者Aは、右舷船尾部の操縦席で舵輪の前に立ち、自動操舵により約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、右舷方に見えていたのり養殖施設に沿って西進後、右転して西北西進を開始した。 A船の操縦区画前部にはドジャー（風波よけ）が張られていて、ドジャーのビニール製の窓部分にしわがあり、操縦者Aは、操縦席からはドジャー越しとなる左舷船首方が見えにくいと感じていたが、右転する際に前路に他船を認めなかったのが前路に他船はいないと思い、西北西進中、左舷船首方の確認を行っていなかった。 操縦者Aは、右舷方ののり養殖施設に接近し過ぎないように、同施設の周囲に設置されていたブイに意識を向けながら西北西進中、船首方

から声が聞こえたので左舷船首方を確認したところ、B船の乗組員が大声を上げて手を振っているのを認めたがどうすることもできず、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

(図1 参照)



図1 事故発生経過概略図

A船は、船長Aが船長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、航行を続けた。

船長Aは、操縦者Aと操船を交替する前に前路を確認した際、他船を認めなかったので前路に他船はいないと思い、操船交替後は操縦席前方の座席に座って他の同乗者2人と雑談をしていた。

操縦者Aが操船していた海域は、有資格者（小型船舶操縦士の免許を受けた者）による自己操縦が必要な海域ではなかった。

B船は、船長Bほか乗組員1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、初めに投入開始位置の目印となる浮きを投入し、約5knの速力で前進しながらロープ及び網をひし形に投入した後、錨泊してトロールウインチで揚網する沖廻手繰網漁おきまわしてぐりと称する底びき網漁を行っていた。（図2参照）

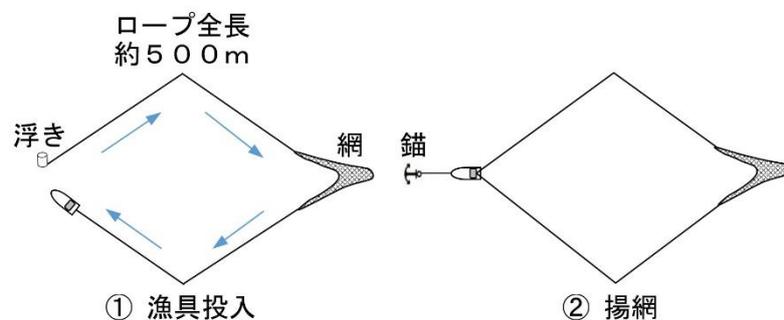


図2 漁具及び操業手順

船長Bは、この日13回目となる操業を行うこととし、漂泊して周囲を確認したところ、B船の東南東方に西北西進しているA船を認

	<p>め、A船の船首がB船よりも北方を向いているように見えたので、B船とのり養殖施設との間を通過していくと思い、A船から目を離して漁具の投入を開始した。</p> <p>B船は、漁具の投入後、船首を北西方に向けて錨泊し、右舷船尾部に立っていた乗組員Bがふと周囲を見回したところ、右舷船尾方100m付近にB船に向かって接近するA船を認め、A船に対し大声を上げながら手を振ったものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は出航地の漁港に戻り、船長Bが所属する漁業協同組合の職員が、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、電子ホーンを備えていたが、本船を警戒船として使用する以外は電源を外していた。</p> <p>B船は、漁ろうに従事していることを示す黒色<sup>つつみ</sup>鼓形の形象物を表示していた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、西北西進中、操縦者Aが、右舷方のり養殖施設に接近し過ぎないように同施設の周囲に設置されていたブイに意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操縦者Aと操船を交替する前に前路を確認した際、他船を認めなかったので前路に他船はないと思い、操船交替後は操縦席前方の座席に座って他の同乗者2人と雑談をしていたことから、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて錨泊中、船長Bが、操業開始時に本船の東南東方に西北西進しているA船を認めた際、A船の船首がB船よりも北方を向いているように見え、B船とのり養殖施設の間を通過していくと思い、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったことから、A船に対する注意喚起及び避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が西北西進中、B船が船首を北西方に向けて錨泊中、操縦者Aが、右舷方のり養殖施設の周囲に設置されていたブイに意識を向け、船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船とのり養殖施設の間を通過していくと思い、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 小型船舶の操縦者は、特定の物標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。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、有資格者による自己操縦が必要ではない海域で無資格者に操縦を行わせる場合、自身も常時適切な見張りを行うなど、無資格者の操船を補助すること。</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 小型船舶の操縦者は、操船場所から見えにくい方向がある場合、船首を左右に振る、時折移動するなどして死角を補う見張りを行うこと。</li><li>・ 漁船の船長は、有効な音響による信号を行うことができる器具を使用できる状態にしておき、錨泊時や操業時に接近する他船を認めた場合、他船が自船に気付いていない可能性を考慮して余裕のある時機に注意喚起を行うなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li><li>・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。</li></ul> |
|--|--|