

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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5年11月4日 09時40分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市地ノ島北方沖 地ノ島灯台から真方位331° 1.9海里付近 (概位 北緯34° 19.6′ 東経135° 02.4′)
事故の概要	プレジャーヨットAldebaran II <sup>アルデバラン</sup> は、南西進中、また、プレジャーボートE-bis <sup>エビス</sup> は、船首を北西方に向けて漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年11月30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 Aldebaran II、5トン未満（長さ8.60m） 235-31444大阪、個人所有 B プレジャーボート E-bis、2.6トン 252-27178和歌山、個人所有
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部の揚錨用ローラーに曲損、船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮流 北東流約0.9ノット（kn）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、地ノ島北方沖の釣り場で船首を北東方に向けて機関を中立とし、流し釣りを開始した。 船長Aは、北東方に流されては機関を使用して南西方に潮上りしていたところ、3回目の流し釣りを終えて釣果が全くなく、また、周囲にいた多数の他船が移動したので、釣り場を移動することとした。 船長Aは、A船は操縦席に座るとドジャー（風波除け）により船首方の両舷側に死角が生じることを知っていたが、釣り場を移動する際、操縦席に座ったまま正船首方を見渡して他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、航行を開始した。 船長Aは、操縦席に座り、GPSプロッター表示に意識を向けて約3～4knの対地速力で南西進中、ふと船首方を見た際、至近にB船を認めて避けようと右舵を取ったが、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、釣り場を移動する際に立ち上がってドジャーの上方から周囲を確認しておけば良かったと本事故後に思った。

船長Aは、GPSプロッターに表示した以前釣果のあったポイントへ船首線を合わせようと操船していたが、船首線の向きがなかなか定まらなかったため、左舵を取ったり右舵を取ったりして蛇行しているうちに徐々に左転してしまつたと本事故後に思った。

文献「ナビゲーション大研究」（小川淳著、株式会社舵社、平成19年3月31日第1版発行）によれば、GPSプロッターの表示特性について、次のとおり記載されている。

GPSプロッターは移動した方向をもとに船首線を計算するため、実際に舵をとって進んでいる方向よりもワンテンポ遅れてボートの針路方向が表示されます。したがって、船首線だけに頼って操船すると、艇の動きがフラフラと蛇行しがちです。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、船首を北西方に向けて船外機を中立とし、流し釣りをしていた。

船長Bは、右舷方で漂泊していたA船が、B船の船首方に向かって移動を開始し、A船が蛇行しながら徐々にB船に向かって接近していることに気付いたが、これまで航行中の他船が漂泊中のB船を避けてくれていたので、いずれA船がB船を避けてくれると思い、釣りをしながら漂泊を続けた。

船長Bは、A船が更に接近してもB船を避ける様子がなかったので、衝突の危険を感じて船外機を後進に掛けたが間に合わず、B船とA船とが衝突した。（図1参照）

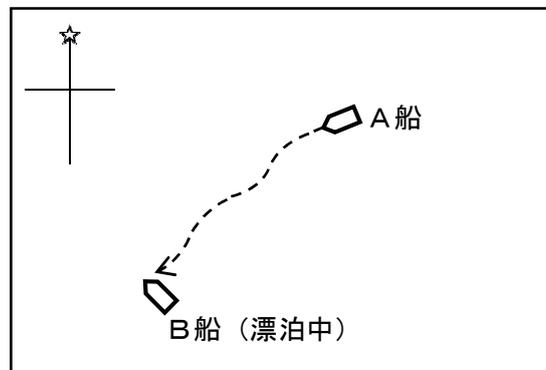


図1 衝突の状況（イメージ）

船長Bは、本事故の発生について118番通報し、A船及びB船は自力で帰港した。

B船は、汽笛がなく、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の手段も備えていなかった。

#### 分析

A船は、南西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、GPSプロッター表示に意識を向けて操船を続け、継続的に周囲の見張りを行っていなかったことから、左舷船首方で漂泊中のB船に気付くのが遅れ、至近にB船を認めて衝突を避けようと右舵を取ったが、B船と衝突したものと考えられる。

	<p>船長Aは、操縦席に座った状態で船首方の両舷側に死角が生じていたが、釣り場を移動する際に正船首方を見渡して他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>A船は、船長AがGPSプロッターに表示した以前釣果のあったポイントへ船首線を合わせようと操船していたことから、船首線の向きがなかなか定まらず、左舵を取ったり右舵を取ったりして蛇行しているうちに左転しB船に向かって接近したものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて漂流中、船長Bが、A船が蛇行しながら徐々にB船に向かって接近していることに気付いたが、いずれA船がB船を避けてくれると思い、釣りをを行いながら漂流を続け、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、接近するA船と衝突の危険を感じて船外機を後進に掛けたが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで航行中の他船が漂流中のB船を避けてくれたことから、いずれA船がB船を避けてくれると思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が南西進中、B船が船首を北西方に向けて漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、GPSプロッター表示に意識を向けて操船を続け、継続的に周囲の見張りを行っていなかったため、B船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、A船が蛇行しながら徐々にB船に向かって接近していることに気付いたが、いずれA船がB船を避けてくれると思い、釣りをを行いながら漂流を続け、継続的にA船の動静に注意を払っていなかったため、避航動作が遅れ、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>・ 船長は、航行中、GPSプロッター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。</li> <li>・ 船首方に死角が生じる船舶の船長は、移動する際に眼高を上げたりするなどして周囲の状況を十分に確認して発進すること。</li> <li>・ 船長は、漂流中、接近する他船を認めた時は、機関を使用して早期に避航措置を採ること。</li> <li>・ 小型船舶安全規則では、長さ12m未満の小型船舶には汽笛を備える義務はないが、船長は、漂流中に自船に接近する船舶に対して音響による注意喚起を行うため携帯式エアホーン等を備えることが望ましい。</li> </ul>