

船舶事故調査報告書

令和6年12月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年11月4日 09時18分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市家島北東方沖 尾崎鼻灯台から真方位054° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 42.1′ 東経134° 33.9′）
事故の概要	プレジャーボート第二幸徳丸は、南進中、また、プレジャーヨット ASAGIRIは、東進中、両船が衝突した。 第二幸徳丸は、右舷船首部外板に破口等を生じ、また、ASAGIRI は、船首部に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月13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 第二幸徳丸、9.7トン HG2-7637（漁船登録番号）、一般社団法人兵庫県漁船 リース協会 16.36m（Lr）×4.08m×1.21m、FRP ディーゼル機関、502kW、令和3年7月27日 第260-50281号（船舶検査済票の番号） B プレジャーヨット ASAGIRI、5.7トン 235-49248兵庫、個人所有 9.42m（Lr）×3.46m×1.58m、FRP ディーゼル機関、19kW、平成22年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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 昭和63年4月11日 免許証交付日 令和5年8月17日 （令和11年1月18日まで有効） B 船長B 62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15年8月27日 免許証交付日 平成30年11月21日 （令和6年7月14日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に破口等 B 船首部に破口等、ハンドレールに曲損等、マストの折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視程 約10km 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、親族3人を乗せ、親族を送迎する目的で、令和5年11月4日09時00分ごろ姫路市坊勢漁港西ノ浦地区に向けて姫路港網干区を出航した。 船長Aは、GPSプロッター機能を有するレーダーをノースアップとして1Mレンジで作動させ、操舵室左舷側の操縦席に座って操舵リモコンを持って操船に当たり、09時11分ごろ左転して約18ノット(kn)の対地速力で自動操舵により南進とした。(写真1参照) 写真1 船長Aの操船姿勢（再現） 船長Aは、09時15分ごろレーダー画面で右舷船首方約1MにB船の映像を認め、B船がA船の操舵室の窓枠と船体中央に設置したクレーンにより視界が遮られる範囲（以下「本件死角」という。）に入っていたので、体を動かしてB船を目視し、東進しているヨットであることを確認した。(写真2参照) 写真2 A船操縦席からの視界（本件死角） 船長Aは、B船がヨットなので速力が遅く、このまま南進すればA船がB船の前路を通過できると思い、操縦席に座りB船が本件死角に隠れた状態で船首方を向いて同じ針路及び速力で操船を続けていたと

ころ、本件死角の右側に現れたB船を至近に認めて左舵を取ったが、09時18分ごろA船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

船長Aは、機関を中立とした後、両船の損傷状況及び負傷者がいないことを船長Bと共に確認し、所属する漁業協同組合担当者に本事故の発生を通報して救援を依頼した。

船長Aは、揚収したB船のマストや属具を来援した僚船の1隻に渡してB船のえい航を依頼した後、もう1隻の僚船にA船をえい航してもらい、11時00分ごろ坊勢漁港西ノ浦地区に戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、帰航する目的で、06時00分ごろ姫路市所在のヨットハーバーに向けて香川県土庄町北浦港を出航した。

船長Bは、GPSプロッターを作動させ、風況に応じてマスト前方のセイルを操帆するなどして機帆走し、B船のセイルが左舷前方からの風を受けて右舷側に膨らんでいたため、右舷船首方が見通せるよう、専ら右舷船尾のシートに座って操船に当たった。(写真3、図1参照)



写真3 船長Bの操船姿勢（再現）

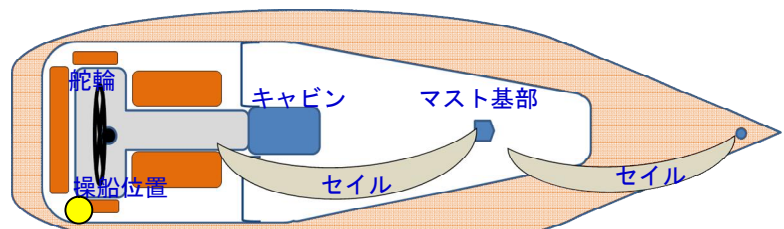


図1 B船平面図（概略）

船長Bは、B船が姫路市家島諸島の北方沖を約6knの対地速力で自動操舵により東北東進中、09時12分ごろ風向が変化したので針路を約30°右に取って東進とした。

船長Bは、右舷に見る他船が接近してくればB船が避航義務を負うので、右舷船首方の見張りに意識を向けて東進中、ふと左舷方を見た際、左舷船首方約200～300mに南進するA船を認めた。

船長Bは、A船の速力がふだん見掛ける漁船よりも速く、衝突の危険を感じて左舵を取ったが、B船とA船とが衝突した。

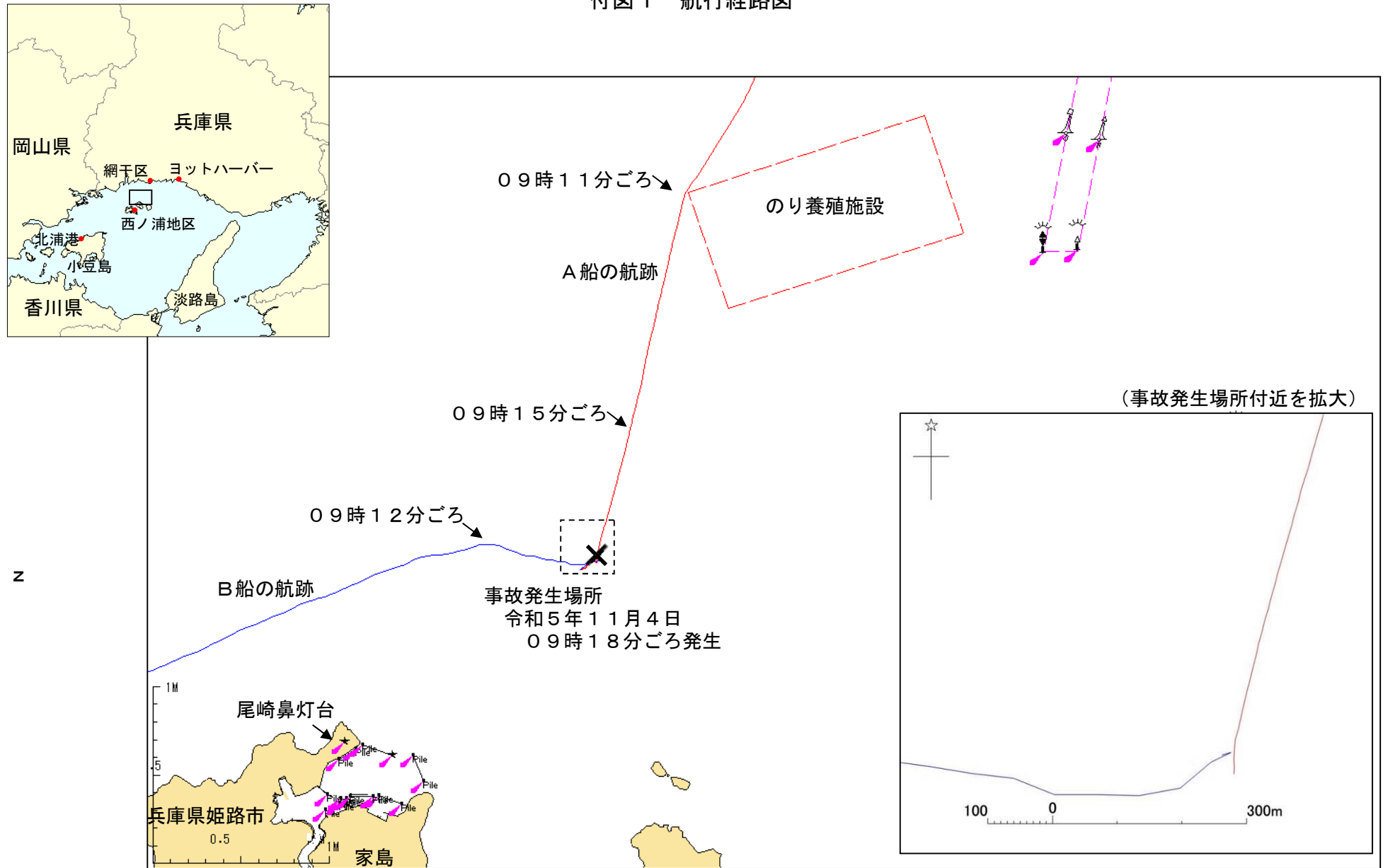
船長Bは、両船の損傷状況及び負傷者がいないことを船長Aと共に確認した後、本事故の発生を118番通報した。

B船は、船長Aの依頼で来援した僚船にえい航されてヨットハーバーに戻った。

(付図1 航行経路図、付表1 A船のGPS記録(抜粋)、付表2 B船のGPS記録(抜粋)、写真4 A船及びA船の損傷状況、写真5 B船、写真6 B船の損傷状況 参照)

その他の事項	船長Aは、南進中、坊勢漁港西ノ浦地区への経路付近にB船以外の小型船舶を見掛けなかったためレーダー画面を見ておらず、B船を目視した後、レーダーや目視でB船との位置関係を継続的に確認すれば良かったと本事故後に思った。
分析 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	A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし A船は、家島北東方沖を南進中、船長Aが、本件死角に入っていたB船を目視した際、A船がそのまま南進すればB船の前路を通過できると思い、本件死角が生じた状態で操船を続け、本件死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、至近となるまでB船が衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、避航動作を採るのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、B船を目視した際、ヨットは速力が遅いと思っていたことから、A船がB船の前路を通過できると思ったものと考えられる。 B船は、家島北東方沖を機帆走により東進中、船長Bが、右舷船首方の見張りに意識を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するA船が約200～300mの距離となるまで気付かず、避航動作を採るのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、右舷に見る他船が接近してくればB船が避航義務を負うことから、右舷船首方の見張りに意識を向けていたものと考えられる。
原因	本事故は、家島北東方沖において、A船が南進中、B船が機帆走により東進中、船長Aが、本件死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、また、船長Bが、左舷方の見張りを適切に行っていなかったため、共に避航動作を採るのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、航行中、他船を1度見ただけで見合い関係を判断せず、その後も他船との位置関係を継続的に監視し、衝突のおそれがあるときは、避航のための措置を早期に採ること。 ・ 船長は、航行中、特定の方向のみに意識を向けず、周囲の適切な見張りをを行い、接近する他船を見落とさないようにすること。

付図1 航行経路図



付表 1 A 船の G P S 記録 (抜粋)

時 刻 (時:分:秒)	船 位 ※	
	北 緯 (° -')	東 経 (° -')
09:00:00	34-46.20516	134-35.48959
09:04:00	34-46.09197	134-35.37319
09:07:00	34-45.40658	134-35.31497
09:09:00	34-44.84808	134-34.97647
09:11:00	34-44.31707	134-34.59767
09:12:00	34-44.03869	134-34.45629
09:12:20	34-43.93939	134-34.42428
09:12:40	34-43.83929	134-34.39709
09:13:00	34-43.73928	134-34.37017
09:13:20	34-43.63949	134-34.34136
09:13:40	34-43.53967	134-34.31250
09:14:00	34-43.43957	134-34.28526
09:14:20	34-43.34008	134-34.25587
09:14:40	34-43.23999	134-34.23049
09:15:00	34-43.13937	134-34.20809
09:15:20	34-43.03948	134-34.17987
09:15:40	34-42.94018	134-34.14947
09:16:00	34-42.84078	134-34.12097
09:16:20	34-42.74148	134-34.09306
09:16:40	34-42.64288	134-34.06027
09:17:00	34-42.54367	134-34.03056
09:17:20	34-42.44479	134-33.99929
09:17:40	34-42.34689	134-33.96408
09:18:00	34-42.24859	134-33.93069
09:18:20	34-42.14929	134-33.90097
09:18:22	34-42.13949	134-33.89819
09:18:24	34-42.13107	134-33.89647

※ 船位は、操舵室上方に設置された G P S アンテナの位置である。

付表２ B船のGPS記録（抜粋）

船位※	
北 緯 (° -′)	東 経 (° -′)
34-42. 160	134-32. 903
34-42. 167	134-32. 942
34-42. 175	134-32. 983
34-42. 185	134-33. 020
34-42. 194	134-33. 057
34-42. 204	134-33. 095
34-42. 208	134-33. 137
34-42. 206	134-33. 180
34-42. 200	134-33. 223
34-42. 187	134-33. 263
34-42. 171	134-33. 302
34-42. 161	134-33. 343
34-42. 149	134-33. 384
34-42. 142	134-33. 425
34-42. 141	134-33. 467
34-42. 131	134-33. 508
34-42. 122	134-33. 549
34-42. 117	134-33. 589
34-42. 111	134-33. 632
34-42. 107	134-33. 674
34-42. 094	134-33. 715
34-42. 094	134-33. 757
34-42. 092	134-33. 800
34-42. 099	134-33. 842
34-42. 121	134-33. 873
34-42. 128	134-33. 893
34-42. 125	134-33. 878

※船位は、舵輪付近に設置したGPSプロッターに内蔵されたアンテナの位置である。

写真4 A船及びA船の損傷状況



(船長B提供)



右舷船首部外板に破口

写真5 B船



(船長B提供)

写真6 B船の損傷状況



①マストの折損



②ハンドレールに曲損等



③船首部に
破口等

(船長B提供)