

船舶事故調査報告書

令和7年7月30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 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和7年1月17日 15時39分ごろ
発生場所	阪神港神戸第4区 神戸灯台から真方位136° 1,060m付近 (概位 北緯34° 38.5′ 東経135° 10.6′)
事故の概要	警戒船第二こうべ丸は、西進中、また、プレジャーヨットEASTERN CAR LINERは、西進中、両船が衝突した。 EASTERN CAR LINER は、船長及び同乗者が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、また、第二こうべ丸は、船首部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月21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 警戒船 第二こうべ丸、14トン HG2-5500（漁船登録番号）、神戸市漁業協同組合 16.95m (Lr) × 3.80m × 1.70m、軽合金 ディーゼル機関、610kW、平成10年3月14日 第260-38010号（船舶検査済票の番号） B プレジャーヨット EASTERN CAR LINER、5トン未満 240-28707兵庫、国立大学法人神戸大学（法人B） 7.32m (Lr) × 2.68m × 1.07m、FRP ガソリン機関（船外機）、3.6kW、平成3年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 25歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年8月31日 免許証交付日 令和5年5月26日 (令和10年8月31日まで有効) B 船長B 21歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和4年9月12日 免許証交付日 令和4年9月12日 (令和9年9月11日まで有効)

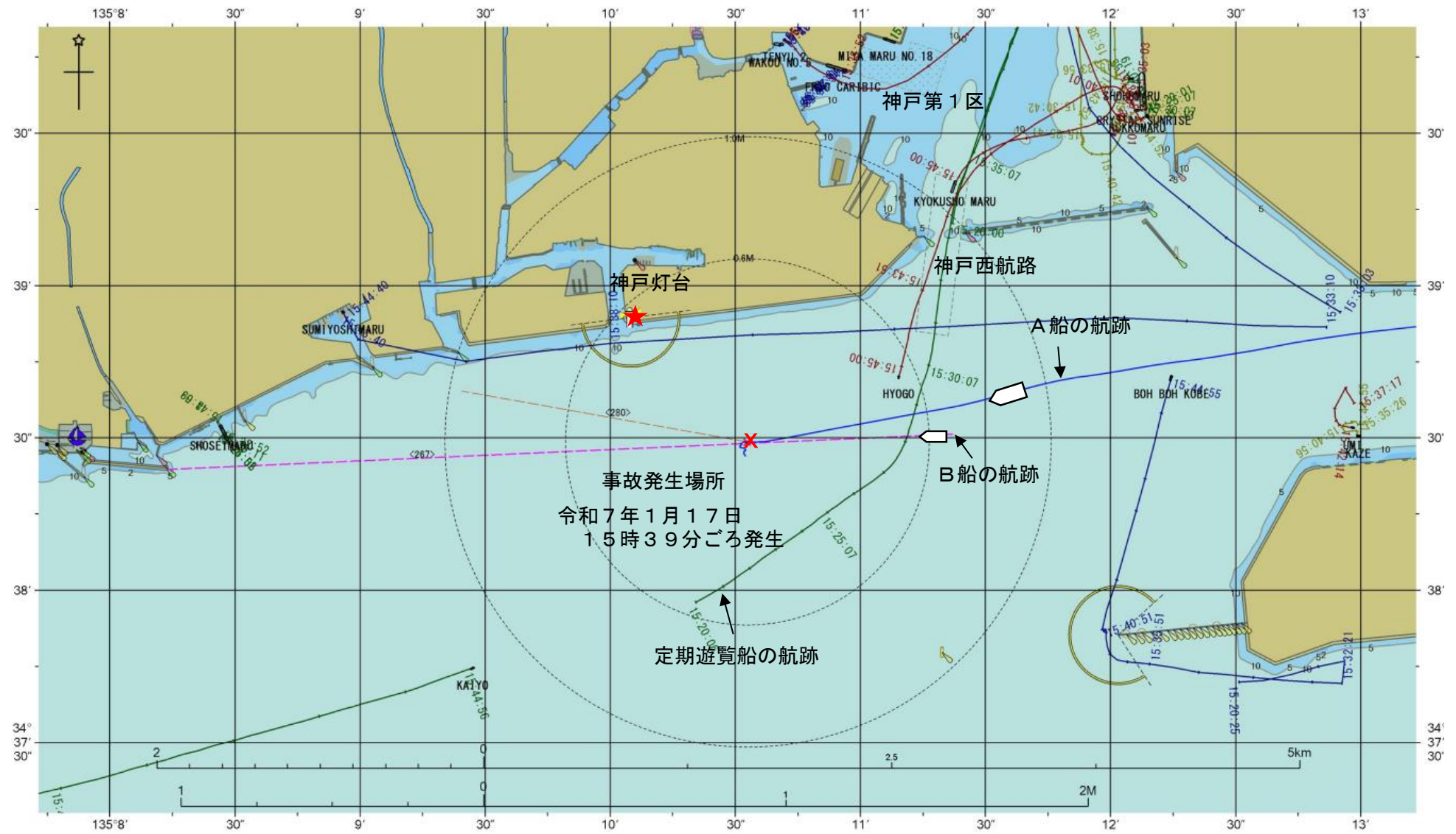
	同乗者B 21歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和5年9月25日 免許証交付日 令和5年9月25日 (令和10年9月24日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 2人(船長B及び同乗者B)
損傷	A 船首部及び左舷外板に擦過傷等 B 右舷中央部外板に破口、船外機に濡損、マストほか属具の破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視程 約20km 海象：波高 約0.3～0.5m、海水温 約11℃ 太陽の高度及び方位：高度 約15°、方位 約230°(1月17日15時39分)
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、別の警戒監視担当者(以下「同乗者A」という。)1人を乗せ、令和7年1月17日06時30分ごろ、阪神港神戸区六甲アイランド沖の海上工事現場の警戒監視業務の目的で、兵庫県神戸市垂水漁港を出航し、07時30分ごろ同現場に到着して警戒監視業務を行い、当日の工事作業が終了したので、15時30分ごろ工事現場を離れて帰航を開始した。 船長Aは、GPSプロッターを作動させ、操舵室中央の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、スロットルレバーを調整して主機回転数毎分1,700とし、阪神港神戸区ポートアイランド南方沖を針路260°及び約22ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西進していた。 船長Aは、15時35分ごろ、左舷船首方から太陽光が差し込み、左舷船首方の海面が太陽光の反射で眩しかったが、A船の操舵室にサングラスが見当たらなかったため、そのまま操船を続けた。 船長Aは、海面反射が目に入って見えづらくなったため、陸岸の方を見て目を休め、視界を回復させては周囲の見張りを続けた。 船長Aは、神戸西航路に向けて北進してきた定期遊覧船の船尾方を通過して、同じ針路及び速力のまま西進中、15時39分ごろ船体に衝撃を受けたのを感じたので、主機を中立運転とし、船首方を確認したところ、船首部に他船のマスト及びワイヤロープが絡んでいるのを認め、操舵室右舷後方のソファに座って休息していた同乗者Aに何かに衝突したと声を掛けた。 同乗者Aは、操舵室を出て船首部に移動したところ、A船の船首部付近の海面に、浸水してほぼ船体が水没しているB船及び同乗者Bを認め、同乗者Bに乗船者数を尋ねてもう1人乗船者がいることを確認するとともに、船長Aと2人で同乗者BをA船に收容した。 船長A及び同乗者Aは、叫び声を聞いてA船の右舷船尾方約20～

	30mの海面に船長Bを認め、船長AがA船を後進させて船長Bに近づけ、同乗者Aが船長Bにロープを結んだ救命浮環を投げ渡して引き寄せ、船長BをA船に収容した。 船長Aは、携帯電話で所属する漁業協同組合に連絡し、海上保安庁へ本事故の通報を依頼した。 船長Aは、来援した巡視艇に船長B及び同乗者Bを引き渡した。 海上保安庁の潜水士がA船からB船を引き離したのち、A船は、巡視艇に先導されて阪神港神戸第1区の船だまりに着岸した。 B船は、船長B及び同乗者Bの2人が乗り組み、阪神港神戸第4区所在のヨットハーバーに回航する目的で、14時00分ごろ神戸市東灘区深江南町の係船場所を出航した。 B船は、マグネットコンパス以外の航海計器を保有しておらず、船長Bが、携帯型GPS速力計を保持し、左舷中央部のシートに腰を掛けて操船指揮を行い、同乗者Bが左舷船尾部に腰を掛けてティラーを操作し、機走していた。 船長Bは、ふだん本事故発生付近海域を航行する際、船首方の目標針路及び神戸西航路を南北に航行する出入港船に注意を向けていた。 B船は、六甲アイランドの東方沖を南進後、右転針してポートアイランドと神戸空港の連絡橋（神戸スカイブリッジ）のほぼ中央を西進していたところ、船長Bが、神戸西航路に向けて北進する定期遊覧船を確認し、同船の船尾方を通過したとき、目的地のヨットハーバーを視認し、同乗者Bに同ハーバーを目標にするように指示した。 B船は、定期遊覧船の船尾方を通過して、約6knの速力で西進していたところ、船長B及び同乗者Bが、他船のエンジン音に気付いて船尾方を見たところ、右舷船尾方約100mにB船に向かって近づいてくるA船を認めたが、どうすることもできず、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。 船長Bは、衝突の衝撃で落水し、声を上げて救助を要請した。 B船は、右舷中央部にA船の船首がめり込んで水船状態となり、マストのワイヤがA船の船首手すりに絡みついていた。 同乗者Bは、B船デッキに取り残されていたところ、船長A及び同乗者Aに引き揚げられ、その後船長BもA船に引き揚げられた。 船長B及び同乗者Bは、来援した巡視艇に移乗して搬送され、阪神港神戸第1区の岸壁で待機していた救急車に引き継がれて、船長Bが病院へ、同乗者Bが別の病院に搬送され、船長Bが、頸椎捻挫、左肩関節捻挫等と、同乗者Bが、右肩関節打撲等とそれぞれ診断された。 （付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のGPS記録（抜粋）、写真1 A船、写真2 衝突時の状況、写真3 A船の損傷状況（船首部）、写真4 A船の損傷状況（左舷船首部）、写真5 A船の操舵室左舷側、写真6 A船の操舵室見通し状況、写真7
--	---

	B 船、写真 8 B 船の損傷状況 参照)
その他の事項	船長 A は、ふだん底引き網漁に従事しており、六甲アイランド沖の海上工事の警戒監視業務は 1 か月に 2 回程度実施していた。 船長 A は、ふだん警戒監視業務が終了するのが日没近くの 17 時前後で太陽高度が低く、眩しいと感じたことがなかったため、本事故当時サングラスを持参していなかった。 船長 A は、A 船にはレーダーが装備されていたが、次のことからレーダーを使用しないで操船していた。 (1) A 船が実施していた警戒監視業務において、同業務が夜間に及ぶことはなく、レーダーを使用した監視については、警戒要領に規定されていなかったこと。 (2) 船長 A は、警戒監視業務が目視警戒で十分できていたことから、レーダー使用の必要性を感じていなかったこと。 (3) 船長 A は、レーダーの使用法が分からなかったが、レーダーの必要性を感じていなかったことから、積極的に使用法を習得していなかったこと。
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 なし、B なし A あり、B なし A 船は、神戸西航路南西方沖を西進中、船長 A が、左舷船首方から太陽光が差し込み、左舷船首方の海面が太陽光の反射で眩しくて見えづらい状況下、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路を西進中の B 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。 船長 A は、ふだん警戒監視業務の終了時刻が日没に近かったことから、太陽光を眩しいと感じたことがなく、サングラスを持参しなかったものと考えられる。 船長 A は、次のことからレーダーを使用しないで操船していたものと考えられる。 (1) A 船が実施していた警戒監視業務において、同業務が夜間に及ぶことはなく、レーダーを使用した監視については、警戒要領に規定されていなかったこと。 (2) 船長 A は、警戒監視業務が目視警戒で十分できていたことから、レーダー使用の必要性を感じていなかったこと。 (3) 船長 A は、レーダーの使用法が分からなかったが、レーダーの必要性を感じていなかったため、積極的に使用法を習得していなかったこと。 B 船は、神戸西航路南西方沖を機走により西進中、船長 B が、船首方の目標針路及び神戸西航路を南北に航行する出入港船に注意を向けていて、右舷船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、船尾方

	から接近するＡ船に気付くのが遅れ、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、神戸西航路南西方沖において、Ａ船が西進中、Ｂ船が機走により西進中、船長Ａが、左舷船首方から太陽光が差し込み、左舷船首方の海面が太陽光の反射で眩しくて見えづらい状況下、レーダーを使用するなどして左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、前路を西進中のＢ船に気付かず、また、船長Ｂが、船首方の目標針路及び神戸西航路を南北に航行する出入港船に注意を向けていて、右舷船尾方の見張りを適切に行っていなかったため、船尾方から接近するＡ船に気付くのが遅れ、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、海面が太陽光の反射で眩しく見えづらい場合、針路を変更するなどして、太陽光の影響を低減させるとともに、速力を低減し、サングラスを着用して、良好な視界を確保すること。 ・ 船長は、レーダーの使用方法を十分に理解した上で航行を実施すること。 ・ 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行い、接近する他船を見落とさないようにすること。特に、大規模港湾においては、船舶交通流が多様であることから、見張りを徹底すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A 船の G P S 記録（抜粋）

船位※		針路
北 緯 (° -')	東 経 (° -')	
34-38.8	135-12.5	+261.0°
34-38.8	135-12.4	+260.7°
34-38.8	135-12.3	+261.7°
34-38.8	135-12.3	+263.1°
34-38.7	135-12.2	+262.0°
34-38.7	135-12.1	+260.5°
34-38.7	135-12.0	+260.4°
34-38.7	135-11.9	+261.1°
34-38.7	135-11.9	+262.1°
34-38.7	135-11.8	+259.8°
34-38.7	135-11.7	+256.7°
34-38.6	135-11.6	+255.8°
34-38.6	135-11.6	+254.3°
34-38.6	135-11.5	+255.3°
34-38.6	135-11.4	+256.8°
34-38.6	135-11.3	+258.8°
34-38.6	135-11.2	+260.4°
34-38.6	135-11.2	+259.5°
34-38.6	135-11.1	+259.5°
34-38.5	135-11.0	+259.9°
34-38.5	135-10.9	+259.3°
34-38.5	135-10.8	+259.4°
34-38.5	135-10.8	+259.4°
34-38.5	135-10.7	+259.5°
34-38.5	135-10.6	+259.8°
34-38.5	135-10.6	+267.5°

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

写真1 A船



写真2 衝突時の状況



(海上保安庁提供)

写真3 A船の損傷状況（船首部）



（神戸市漁業協同組合提供）

写真4 A船の損傷状況（左舷船首部）



（神戸市漁業協同組合提供）

写真5 A船の操舵室左舷側



写真6 A船の操舵室見通し状況

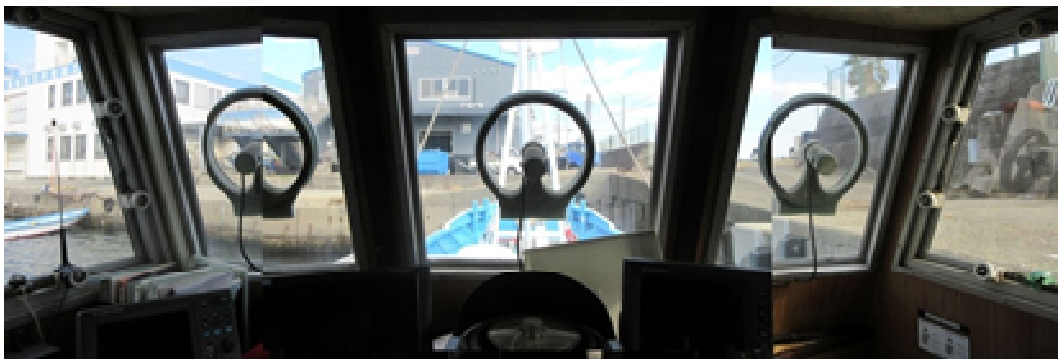


写真7 B船



(法人B提供)

写真 8 B 船の損傷状況



(法人 B 提供)