

船舶事故調査報告書

令和7年8月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年12月3日 23時00分頃
発生場所	阪神港神戸第2区 神戸第4防波堤中灯台から真方位352° 60m付近 (概位 北緯34°41.4' 東経135°13.4')
事故の概要	プレジャーボートEver Freeは、帰航中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年1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	プレジャーボート Ever Free、5トン未満（長さ6.86m）
船舶番号、船舶所有者等	250-16139兵庫、合同会社エバーフリー
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部外板に破口 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、兵庫県神戸市の飲食店で食事をする目的で、法定灯火を表示して同県西宮市所在のマリーナを出航した。</p> <p>船長は、本船が阪神港神戸第2区を西南西進中、前路に停泊しているクレーン付きの大型船舶を認め、同船舶の付近を通過した。</p> <p>船長は、食事を終えた後、往路で認めた大型船舶からできるだけ距離をとって帰航しようと思い、往路よりも北側の神戸市摩耶ふ頭寄りの海域を通過することとした。</p> <p>船長は、帰航時刻が予定より遅くなり急いでいたので、GPSプロッター等を使って船位の確認を行わず、目視で見張りを行いながらふだんよりも增速して体感で約30km/hの対地速力で本船を東進させていたところ、前路に赤い光を認めた。</p> <p>船長は、ブイが浮いていると思い、その北方を通過しようと操船していたところ、船首至近に第4防波堤（以下「本件防波堤」という。）を認めて船外機を後進に操作したが、本船の船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>（図1 参照）</p>

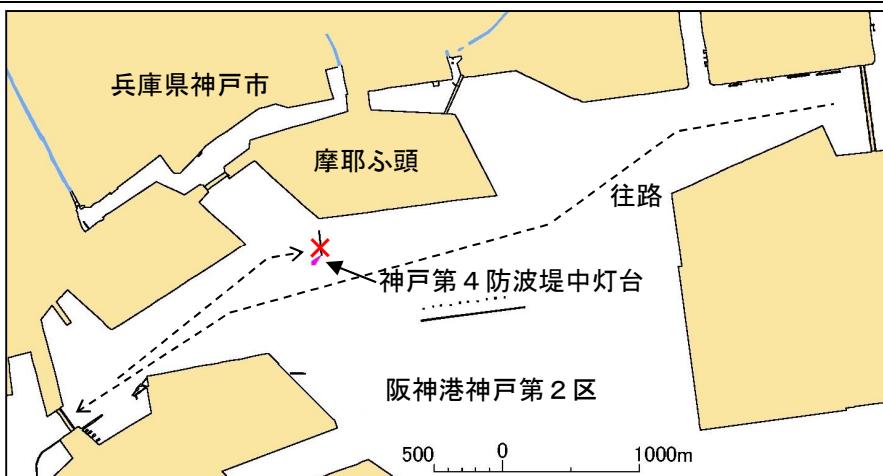


図1 事故発生経過概略図

本船は、同乗者の118番通報で来援した海上保安官の操船により阪神港神戸第1区に回航された。

船長は、帰宅後も体の痛みが治まらなかったので、翌日に119番通報し、救急車により病院に搬送され、^{脇骨}骨折（3本）の診断を受けた。

船長は、これまで摩耶ふ頭寄りの海域で操船したことなく、本件防波堤の存在を知らなかった。

本件防波堤は、本船のGPSプロッターに表示されていた。

本件防波堤の南端に設置されている神戸第4防波堤中灯台（以下「本件灯台」という。）は、灯質が、単閃赤光、毎3秒に1閃光、灯高が4.2m、光達距離が7海里である。

分析

本船は、阪神港神戸第2区を東進中、船長が、本件防波堤の存在を把握していなかったことから、前路に本件灯台の灯光を認めた際にブイが浮いていると思い、その北方を通過しようと操船を続け、本件防波堤に衝突したものと考えられる。

船長は、往路よりも北側の海域を通過することとしたが、帰航時刻が予定より遅くなり急いでいて、GPSプロッター等を使って船位の確認を行わず、目視で見張りを行っていたことから、本件防波堤の存在を把握していなかったものと考えられる。

船長は、往路で認めた停泊中の大型船舶からできるだけ距離をとつて帰航しようと思ったことから、往路よりも北側の海域を通過したものと考えられる。

原因

本事故は、夜間、船長が、GPSプロッター等を使って船位の確認を行わなかったため、本件防波堤の存在を把握しないまま、本船が阪神港神戸第2区を東進中、本件防波堤に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、夜間、港内を航行する際は、自船と港湾施設との相対位

	<p>置を把握するため、目測のみならず、G P S プロッター等で船位の確認を適切に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・船長は、出航前に水路調査を行い、港湾施設の正確な位置等を確認すること。
--	--