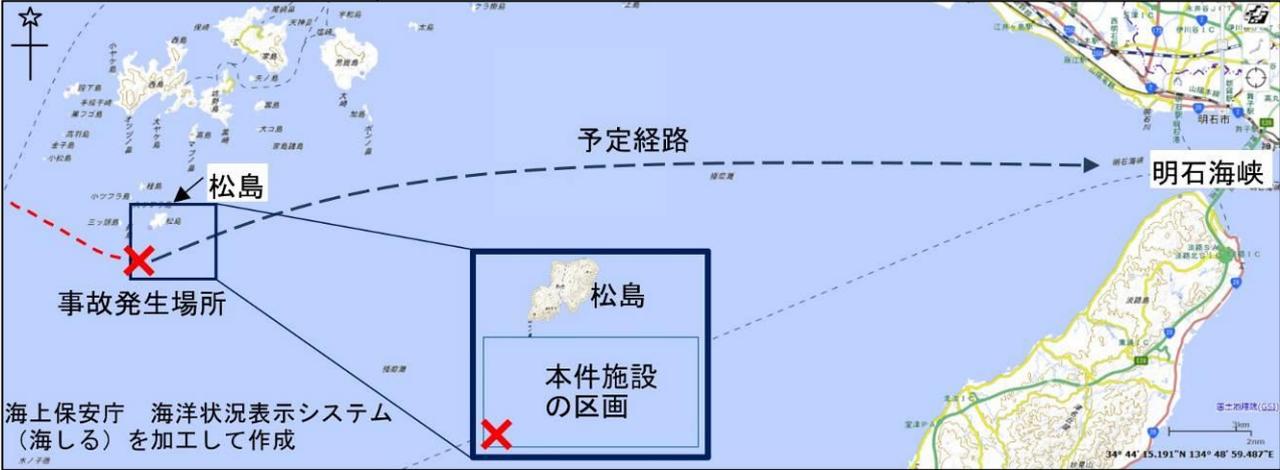


船舶事故調査報告書

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 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和7年1月6日 13時25分頃 |
| 発生場所 | 兵庫県姫路市松島南南西方沖 松島灯台から真方位198° 1,500m付近 (概位 北緯34°34.8′ 東経134°28.3′) |
| 事故の概要 | プレジャーヨット ^{アイオロス} AEOLUSは、東南東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和7年1月16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 | プレジャーヨット AEOLUS、18トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 271-36561岡山、有限会社ピアA |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 プロペラの曲損、減速逆転機（マリギア）の破損 のり養殖施設 枠ロープの切断 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の末期 |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、兵庫県芦屋市所在のマリーナに向かう目的で、岡山県岡山市所在のマリーナを出航し、松島南南西方沖を機走により東南東進していた。（図1参照） |
|  | |
| <p>図1 事故発生経過概略図</p> <p>船長は、船尾部の操縦席に腰を掛け、自動操舵で操船中、周囲に航行の支障となる他船がいなかったため、順潮時（船舶の進行方向と潮流の流向が同じとなる時間帯）に明石海峡を通過できるように、同海峡への到着予定時刻を計算することとし、GPSプロッターで明石海峡</p> | |

| | |
|------------------|--|
| | <p>までの距離を計測していたところ、船体に衝撃を感じて本船が停止した。</p> <p>船長は、周囲を確認したところ、のり養殖施設（以下「本件施設」という。）のブイを認めて本件施設に乗り揚げたことに気づき、機関を停止して118番通報及び目的地のマリーナへの連絡を行った。</p> <p>本船は、本件施設を管理している漁業協同組合の漁船によって引き出された後、自力航行ができなかったため、現場に来援した目的地のマリーナの船舶によって同マリーナにえい航された。</p> <p>船長は、出航前に航行予定海域の水路調査を行ったところ、GPSプロッターには本件施設が表示されなかったが、タブレットの航海支援アプリ（new pec smart^{*1}）には本件施設が表示されているのを確認していた。</p> <p>船長は、出航後、GPSプロッター及びタブレットの航海支援アプリを作動させて操船していたが、香川県小豆島付近でタブレットの電池が切れたため、本事故当時はGPSプロッターのみを見て操船していた。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターで過去に本事故発生場所を航行した際の航跡に沿って操船していたが、同航跡は、本件施設が設置されていない時期のものであったことに本事故後に気付いた。</p> <p>船長は、本事故時、レーダーも作動させていたが、レーダーには本件施設は表示されていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、センターキール下端まで約2.6m、船尾約2.2mであった。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> |
| <p>分析</p> | <p>本船は、東南東進中、船長が、GPSプロッターで明石海峡までの距離を計測することに意識を集中し、目視による周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、本件施設のブイに気付かず、本件施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に航行の支障となる他船がいなかったことから、順潮時に明石海峡を通過できるよう、GPSプロッターで明石海峡までの距離を計測していたものと考えられる。</p> <p>船長は、出航前にタブレットの航海支援アプリで水路調査を行い、本件施設の存在を把握していたが、本事故当時、タブレットの電池が切れていたことから、本件施設が表示されないGPSプロッターのみを見ていたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、東南東進中、船長が、順潮時に明石海峡を通過しようと思い、GPSプロッターで明石海峡までの距離を計測するこ</p> |

*1 「new pec smart」とは、一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図 new pec を再現したタブレット及びスマートフォン用の航海支援アプリケーションで、沿岸小型船舶における法定備品（海図の代替設備）として認可されている。

| | |
|--------------|--|
| | <p>とに意識を集中し、目視による周囲の見張りを適切に行っていなかったため、本件施設のブイに気付かず、本件施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <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">・ 船長は、のり養殖施設が設置されている海域で操船する場合、見張りの支障となる作業を行わず、また、特定の手段のみで見張りを行わず、目視及び航海計器を共に活用して、周囲の適切な見張りを行うこと。・ 船長は、海図の代替設備としてタブレットやスマートフォンの航海支援アプリを使用する場合、電池切れに備えてモバイルバッテリーを準備しておくとともに出航前に十分に充電しておくこと。 |