

# 船舶事故調査報告書

令和8年3月4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11月13日 10時20分頃
発生場所	兵庫県淡路市室津港西方沖 尾崎港西防波堤灯台から真方位304° 1.35海里（M）付近 （概位 北緯34° 30.7′ 東経134° 50.1′）
事故の概要	漁船 <sup>えびす</sup> 戎丸は、北進中、また、プレジャーボートなぎさ丸は、船首を東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 なぎさ丸は、船長が負傷し、右舷船首部外板の破口等を生じ、また、戎丸は、推進器翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年11月18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 漁船 戎丸、6.84トン HG2-3688（漁船登録番号）、個人所有 12.00m（Lr）×2.90m×0.83m、FRP ディーゼル機関、308.9kW、昭和55年10月13日 第260-49640号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート なぎさ丸、5トン未満 260-40188兵庫、個人所有 6.17m（Lr）×1.93m×0.51m、FRP ディーゼル機関、54.4kW、平成11年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 65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57年9月10日 免許証交付日 令和4年5月27日 （令和10年3月27日まで有効） B 船長B 85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16年11月4日 免許証交付日 令和6年1月22日 （令和11年11月3日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 推進器翼に曲損、プロペラガードの脱落、船底外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に破口、操舵区画及びオーニングの損壊、左舷側ハンドレールに破損、機関に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好、気温 約27℃ 海象：波高 約0.2～0.3m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、ひき縄漁を行う目的で、令和7年11月13日10時10分頃、室津港西方沖約2.4M付近の漁場に向けて、淡路市郡家港を出航した。（図1参照）</p>  <p>図1 推定航行経路図</p> <p>船長Aは、港内は入出港船舶が多いので、見通しの良い操舵室後方に置いた椅子（以下「操舵室外の操縦席」という。）に腰を掛け、舵輪による手動操舵で操船に当たり、10ノット（kn）以下の速力（対地速力、以下同じ。）でA船を港口に向けて航行させた。</p> <p>船長Aは、A船が港外に出たところ、風が冷たく感じたので、操舵室に入り、操舵室内右舷側の操縦席に腰を掛けた。（写真1参照）</p>



写真1 A船（左舷側）

船長Aは、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、GPSプロッターに入力していた漁場の方向にA船の船首を向け、船首方を一目見たところ、他船を視認しなかったため、約19knの速力でA船を北進させた。

A船は、約10kn以上の速力で船首が浮上して、船首方に見張りの支障となる死角が生じ、12～13knの速力のときに最も船首が浮上し、約19knの速力では若干下がるものの停泊時よりも約50～60cm船首が浮上した状態であった（船首浮上に至る速力と浮上の幅は船長の体感による）。

船長Aは、船首が浮上して死角が生じていることに気付いていたが、北進開始前、死角が生じていない状態で船首方に他船を視認しなかったため、航行の支障となる他船はいないと思い、船首を左右に振ったり、操舵室外の操縦席に移動して前方を確認したりするなどの死角を解消する見張りを行わなかった。

船長Aは、舵輪による手動操舵で操船に当たり、目視で周囲の見張りを行いながら、漁場に向かっていたところ、10時20分頃、A船の船体に衝撃を感じたため、主機操縦レバーを中立の位置として周囲を確認したところ、A船の船尾方に損傷したB船が停船していた。

船長Aは、A船がB船に衝突してB船の船上を通過したと思い、A船を反転させてB船の右舷側に接舷し、船長Bに負傷がないことを確認した後、B船が右舷側に傾いていたため、船長BをA船に移乗させた。

船長Aは、所属する漁業協同組合（以下「漁協」という。）の職員に携帯電話で本事故の発生を知らせるとともに、海上保安庁への通報を依頼した。連絡を受けた漁協の職員は、118番通報を行った。

船長Aは、A船の損傷状況を確認したところ、自力航行が可能であったため、B船をえい航して郡家港に戻ることにした。船長Aは、自身の親族2人に連絡して支援を要請し、親族が操船する僚船2隻が

現場に来援した。

船長Aは、僚船2隻の船長と共にB船のえい航準備を行った後、郡家港に向け、A船がB船のえい航を、僚船2隻が伴走を開始し、間もなくして巡視艇も来援して伴走に加わった。

船長Aは、えい航を開始してしばらくした頃、船長Bが体の痛みを訴えたので、漁協の担当者に連絡して119番通報を依頼し、船長Bを僚船に移乗させ、同僚船は郡家港に向けて先に帰航した。

漁協の担当者は、119番通報を行った。

A船は、途中で右舷船首外板の損傷箇所から浸水して水船状態となったB船のえい航を続け、郡家港に到着した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時00分頃に淡路市山田港を出航し、室津港の西方沖及び北西方沖の2か所で釣りを行った後、09時45分頃に室津港西方沖約2.1Mの釣り場（水深約23m）に到着した。

船長Bは、B船の船首を東方に向けて主機操縦レバーを中立の位置として漂泊し、周囲を確認したところ、他船を視認しなかった。船長Bは、魚群探知機を作動させ、体を左舷正横に向けて操縦席に腰を掛け、09時50分頃、左舷方から釣り竿を出し、タイラバと呼ばれる疑似餌を使用した鯛釣りを開始した。（写真2参照）



写真2 船長Bの姿勢（再現）

船長Bは、これまでの経験で、自船が漂泊中は航行している他船が避けてくれており、また、平日は土日に比べると航行する他船が少なかったため、本事故当日（木曜日）も自船に接近する他船は少なく、いたとしても自船を避けるであろうと思っていた。

このため、船長Bは、釣り竿を出していた左舷方の見張りは行っていたが、自身の背中側となる右舷方の見張りは行わずに釣りを続けていたところ、突然船体に衝撃を感じて、体を操縦席前方の舵輪に打った。

船長Bは、B船に接舷したA船に移乗して帰航中、体に痛みを感じたため、A船の僚船に移乗して郡家港に到着し、救急車で病院に搬送され、胸部打撲及び肋骨軟骨損傷と診断された。

B船は、A船にえい航され、水船状態で郡家港に到着し、漁協が手

<p>その他の事項</p>	<p>配したクレーン車によって陸揚げされた。</p> <p>(1) 現場調査におけるA船の情報</p> <p>船体中央よりやや後方に操舵室が配置され、操舵室の後方に操舵室外の操縦席が設けられていた。</p> <p>船長A（身長約158cm）が操舵室外の操縦席に腰を掛けた際の甲板上からの目線の高さ（約185cm）は、操舵室内の操縦席に腰を掛けた際の甲板上からの目線の高さ（約125cm）よりも約60cm高かった。</p> <p>船長Aは、A船航行中に船首が浮上した場合でも、操舵室外の操縦席に腰を掛ければ、船首浮上による死角を解消できると述べた。</p> <p>操舵室内の前面には3枚の窓があり、窓ガラスに傷や顕著な汚れはなかった。操舵室の左舷船首方に設置された煙突によって、操舵室内右舷側の操縦席からは左舷船首方の一部が死角となっていた。</p> <p>操舵室外の操縦席からの見通しは、船首方にマスト及び煙突があるものの、良好であった。</p> <p>操舵室内には魚群探知機及びGPSプロッターが設置されていた。レーダー及び自動操舵装置はなかった。</p> <p>操舵室天井の船首側には汽笛が設置されており、現場調査時に正常に作動することが確認された。</p> <p>A船の操舵装置に不具合又は故障箇所はなかった。</p> <p>(写真3～写真6 参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="555 1258 938 1765">  </div> <div data-bbox="965 1258 1423 1601">  </div> </div> <p>写真3 操舵室外の操縦席</p> <p>写真4 操舵室外の操縦席からの船首方の見通し</p>
---------------	---



写真5 操舵室内の  
操縦席



写真6 操舵室内右舷側の操縦席からの  
船首方の見通し  
(3枚の写真を貼り合わせたもの)

(2) 船長Aの情報

船長Aは、郡家港及び本事故発生場所間の海域で操船した経験が約30年あり、A船を操縦した経験が約15年あった。

船長Aの視力は裸眼で約1.0であった。

船長Aは、毎日平均7～8時間の睡眠をとっており、本事故当時、疲労の蓄積や睡眠の不足を感じておらず、健康状態は良好であった。

船長Aは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。

(3) 現場調査におけるB船の情報

船体中央部に操舵区画が配置され、操舵区画の後方に操縦席が設置されていた。操縦席からの右舷船首方及び右舷正横の見通しは良好であり、死角はなかった。

操舵区画右舷側の外壁に電子ホーンが設置されていた。

操舵区画内にはGPSプロッターが設置されており、レーダーはなかった。

B船の操舵装置に不具合又は故障箇所はなかった。

(写真7～写真9 参照)



写真7 B船(右舷側)



写真8 B船操縦席からの  
右舷船首方の見通し



写真9 B船操縦席からの  
右舷方の見通し

(4) 船長Bの情報

船長Bは、本事故発生場所付近で操船した経験が約25年あり、B船を操縦した経験が約6年あった。

船長Bは、難聴で補聴器を使用しており、令和6年1月の小型船舶操縦免許の更新時、補聴器を使用して聴力検査に合格していたが、本事故時、漂泊中であつたもののB船の機関音がうるさかつたので、補聴器を外して腰に着けていたウエストポーチに収納していた。

船長Bの視力は、眼鏡を掛けた状態で約1.2であつた。

船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。

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 なし、B なし

A なし、B なし

(1) A船に関する解析

船長Aは、A船の操船中、船首浮上によって見張りを行う上で死角が生じることを認識していたが、北進開始前に船首方に他の船舶を視認していなかったことから、北進開始時点で前路に航行の支障となる他船はいないと臆断していたものと考えられる。

これによって、船長Aが、死角を解消するために、船首を左右に振ったり、操舵室外の操縦席に移動したりするなど周囲の見張りを適切に行わないまま、A船はB船と衝突したものと考えられる。

(2) B船に関する解析

① 船長Bは、これまでの経験で、自船が漂泊中は他船が避けてくれており、また、平日は土日と比べると航行する他船が少なかったことから、平日であつた本事故当日もふだんと同様に自船に接近する他船はおらず、いたとしても自船を避けるであろうと臆断したものと考えられる。そのため、船長Bは、自身の背後（右舷側）の状況に意識が向かなかつたものと考えられる。

	<p>② 船長Bは、難聴であったが、補聴器を外していたことから、接近するA船の機関音に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>③ ①及び②から、船長Bが、B船の漂流中、周囲の見張りを適切に行わないまま、B船はA船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、室津港西方沖において、A船が北進中、B船が漂流中、船長Aが、周囲の適切な見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、周囲の適切な見張りを行っていなかったため、A船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、出航時に前路に他船を認めなかった場合でも、自船の移動、他船の動静及び時間の経過によって、他船との衝突の危険が生じる可能性があることに留意し、適切な見張りを継続して行うこと。</li> <li>・ 船長は、操船中に船首浮上による死角を生じる場合、船首を左右に振ったり、減速したり、操船場所を移動して周囲の状況を確認したりして死角の解消を図ること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、漂流中であっても、自身の経験のみで自船に接近する他船はいないと臆断せず、接近する他船を早期に発見できるよう、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 海技免許及び小型船舶操縦免許の取得・更新時の身体検査時に視力や聴力の矯正機器（眼鏡・補聴器）が必要な操船者は、ふだんの操船中も同機器を適切に使用すること。</li> </ul>