

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和7年9月23日 09時42分頃
発生場所	兵庫県明石市江井ヶ島港南西方沖 江井ヶ島港西防波堤灯台から真方位219° 2.53海里付近 (概位 北緯34° 38.4′ 東経134° 52.7′)
事故の概要	漁船 ^{あかし} 明石丸は、東北東進中、また、プレジャーボートひまわりⅢは、船首を南西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年10月1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 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 明石丸、4.8トン HG3-35951（漁船登録番号）、個人所有 B プレジャーボート ひまわりⅢ、5トン未満（長さ7.9m） 260-36557兵庫、有限会社エワンセキュリティー
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 船首部外板に破損及び船首部錨台の脱落
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮流 西北西流約1ノット（kn）
事故の経過	A船は、船長Aほか乗組員1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、江井ヶ島港南南西方沖で、初めに投入開始位置の目印となる浮きを投入し、巡回しながら引き綱及び網を投入した後、投入開始位置に戻って浮きを回収し、トロールウインチで揚網してたいを獲る五智網漁を行っていた。 船長Aは、この日最後の揚網を終え、漁獲物の回収が終わったので、競りの時間に間に合うよう帰港することとした。 船長Aは、後部甲板右舷側に立って右舷船首方を確認するとともに、後部甲板左舷側に立っていた乗組員Aに左舷船首方を確認させた際、後部甲板からは操舵室が死角となって正船首方が見えないものの、見える範囲の前路に他船を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないと思った。 船長Aは、後部甲板右舷側に置いていた操舵装置のリモコンを操作し、約8～9knの速力（対地速力、以下同じ。）で明石市明石港に向けて自動操舵で東北東進を開始した。

(図1 参照)

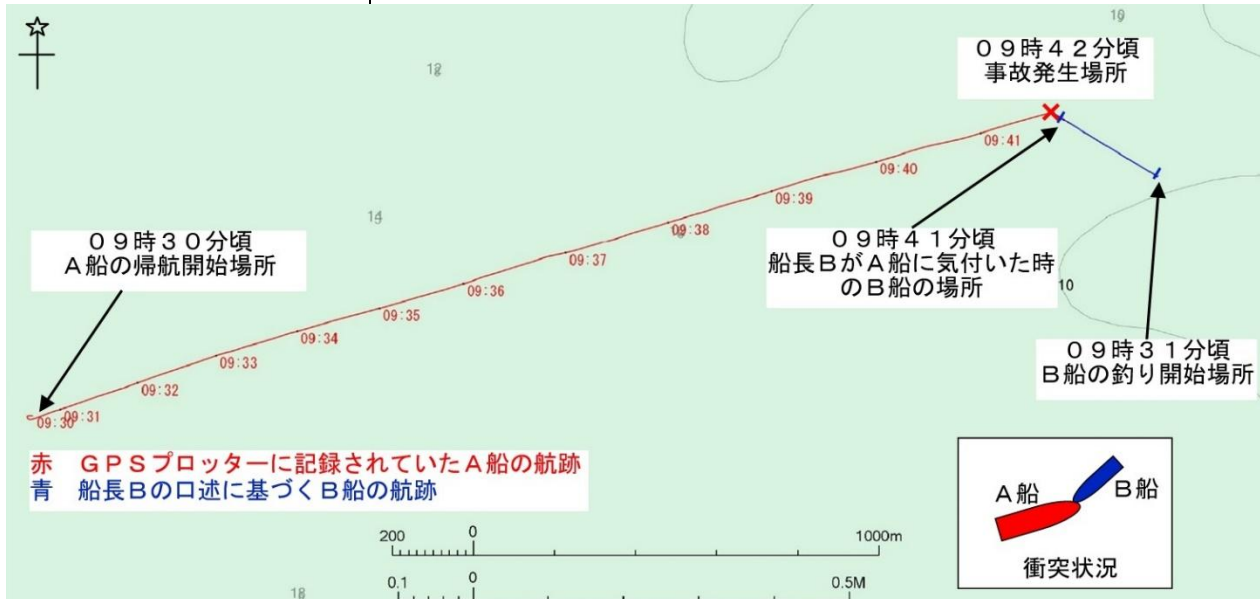


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、ふだん、帰航開始後すぐに、後部甲板からは死角となる正船首方向に他船がないか確認するため、操舵装置のリモコンを操作して船首を左右に振っていたが、本事故時は競りの時間が迫っていたので早く帰港しようと思い、帰航開始時に船首を左右に振らなかった。

船長Aは、漁獲物の回収を終えて後部甲板に置いていた網が団子状に絡まっており、乾くと網が固着してほどきにくくなるので、後部甲板で乗組員Aと共に網をほどく作業を開始した。

(写真1～写真3 参照)



写真1 A船



写真2 A船後部甲板右舷側からの見通し



写真3 船長Aと乗組員Aの作業場所

船長Aは、A船の針路及び速力を保持した状態で、乗組員Aと共に後部甲板で網をほどいていたところ、船体に衝撃を感じるとともに船長Bの声を聞いて左舷方にB船を認め、A船とB船とが衝突したことに気付いた。

船長Aは、船長Bが体の痛みを訴えていたので、携帯電話で118番通報及び119番通報並びに所属する漁業協同組合への連絡を行うとともに、両船の自力航行が可能であることを確認した。

船長Aは、乗組員AをB船に移乗させてB船を操縦させ、自身はA船を操縦し、来援した巡視艇及び漁業協同組合の監視船の伴走の下、兵庫県播磨町所在のB船が出航したボートパーク（以下単に「ボートパーク」という。）に到着した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、ボートパークを出航した。船長Bは、江井ヶ島港南西方沖でたい釣りを行ったが釣果がなかったので、たこ釣りをを行うこととし、水深約8～9mの海域にB船を移動させた。

船長Bは、右舷船尾からシーアンカーを、左舷船尾から漂泊速力調節のためのチェーンをそれぞれ入れた後、船首を南西方に向けて主機を停止し、左舷側から疑似餌を付けた釣り糸4本をそれぞれ投入した。

船長Bは、周囲を目視で確認したところ、他船を認めなかったため、自船に接近する他船はいないと思い、後部甲板に置いた椅子に座って左舷方を向き、たこ釣りを開始した。

B船は、潮流、シーアンカー及びチェーンの影響によって、約0.9knの速力で、船首を南西方に向けた状態で西北西方に圧流されながら漂泊していた。

船長Bは、他船の機関音が聞こえたので周囲を確認したところ、B船の右舷船首方約200～300mの地点に、B船に向かって東北東進するA船を認めた。

船長Bは、この海域で漂泊して釣りを行っているときに、漁船が接近してきて「網を入れるので別の場所に移動してほしい」と依頼された経験が何回もあり、また、A船の速力が高速には見えなかったため、A船がB船の付近で停船して同様の依頼をするのであろうと思い、操縦区画の右舷側に立って船首方を向き、目視でA船の動静監視を始めた。

船長Bは、A船が針路及び速力を保持してB船から約100mの地点に達した頃、A船がB船の左右舷のどちらかで停船すると予想したが、B船から出していた釣り糸又はシーアンカーをA船のプロペラに巻き込んでしまうと思い、A船の乗組員の注意を喚起しようと右手を振りながら大声を上げた。

船長Bは、A船がB船から約15～20mの地点に達し、A船の前部甲板、操舵室、左右の通路に乗組員が見えなかったため衝突の危険を感じ、右手を振りながら大声を上げ続けたが、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

(図2、写真4、写真5 参照)

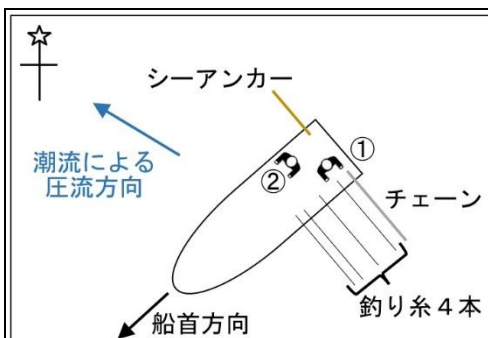


図2 船長Bの当初の位置①とA船初認後の位置②

写真4 B船

写真5 船長Bの見張りの状況(再現)

船長Bは、衝突の衝撃で、操縦区画の壁に左足が当たった後、右舷側通路に倒れた。

船長Bは、体の痛みで操船できなかったので、移乗した乗組員AがB船を操縦してA船等と共にポートパークに到着し、乗組員Aと操縦を交替して定係場所にB船を着岸させた後、救急車で病院に搬送され、右胸部及び左膝の打撲並びに頸椎捻挫と診断された。

船長Bは、A船を初認した時はA船の乗組員がB船に気付いていると思っており、A船が至近に迫ってからは声と身振りでA船の乗組員の注意を喚起することに必死になっていたため、着用していた救命胴衣に付けていた呼子笛を使用しなかった。

B船に汽笛や電子ホーンはなかった。

分析

A船は、東北東進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、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、帰航開始時、後部甲板にいた自身及び乗組員Aの見える範囲に航行の支障となる他船を認めなかったことから、前路に他船はいないと思い、後部甲板で固着した網をほどく作業を行い、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。

船長Aは、ふだんの帰航開始時、後部甲板からは死角となる正船首方向に他船がないか確認する目的で船首を左右に振っていたが、本事故時は競りの時間が迫っていたことから、早く帰港しようと思い、船首を左右に振らずに帰航を開始したものと考えられる。

B船は、船首を南西方に向け潮流によって西北西方に圧流されながら漂泊中、船長Bが早期に衝突回避の措置を採らなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。

船長Bは、過去に漁船が接近してきて別の場所に移動するよう依頼された経験があったこと及びA船の速力が高速に見えなかったことから、A船がB船付近で停船するのであろうと臆断し、早期に機関を始動して移動するなど衝突回避の措置を採らなかったものと考えられる。

原因

本事故は、A船が東北東進中、B船が船首を南西方に向け潮流によって西北西方に圧流されながら漂泊中、船長Aが適切な見張りを

	<p>行っていなかったため、また、船長Bが早期に衝突回避の措置を採らなかつたため、両船が衝突し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、操船場所から見えにくい方向がある場合、操船場所を移動したり船首を左右に振ったりして死角を補い、適切な見張りを行うこと。・ 船長は、出航時に前路に他船を認めなかつた場合でも、自船の移動及び他船の動静によって、時間の経過につれて他船との衝突の危険が生じる可能性があることを考慮し、航行中に操船の支障となる作業に没頭しないこと。・ 小型船舶の船長は、漂泊中に接近する他船を認めた場合、自身の経験のみで、他船が自船を避けるか、自船の至近で停船するであろうと臆断せず、早期に衝突回避の措置を採ること。・ 長さ12m未満の船舶の船長は、汽笛を備える必要はないが、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を備えておかなければならないことに留意し、笛や携帯式エアホーンなどを備えておき、接近する他船に対し、余裕のある時機に注意喚起を行うことが望ましい。