

船舶事故調査報告書

令和7年6月11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（桟橋）
発生日時	令和6年9月25日 09時10分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市大畠所在の造船所桟橋 備前大畠港北一文字防波堤南灯台から真方位 160° 830m付近 (概位 北緯34° 26.3' 東経133° 49.0')
事故の概要	警備艇はやなみは、漂泊中、桟橋に衝突した。 はやなみは、操舵室前面窓ガラスの破損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年10月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	警備艇 はやなみ、10トン 291-39893 岡山、内閣府 12.70m (Lr) × 3.18m × 1.73m、FRP ディーゼル機関2基、809kW（合計）、平成13年3月 (写真1 参照)  写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 49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5年7月12日 免許証交付日 令和6年2月22日 (令和11年9月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 操舵室前面窓ガラスに破損、両舷のプロペラ翼に曲損等（写真2参照）

	 <p>写真2 本船損傷状況</p> <p>桟橋 なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約4m/s、視界 良好 海象：波向 東、波高 約0.5m、潮汐 低潮時</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、警察官1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、海上警らの目的で、令和6年9月25日08時30分ごろ岡山県宇野港を出港した。</p> <p>本船は、宇野港港内等を海上警らしながら西進し、倉敷市大畠所在の造船所で機材を受けとる目的で、陸岸に沿って西北西進した。</p> <p>本船は、09時00分ごろ造船所の桟橋（以下「本件桟橋」という。）の西方沖約70mで停船し、船長は、同乗者に機材の受け取り方法、転落防止対策等を指導することとした。</p> <p>船長は、肩紐付きの伸長式のタモ網を使用して機材を受け取ることとし、同乗者に対し、機材をタモ網で受け取ったらタモ網の柄を短くしながら機材を手元に引き寄せるよう指導した。（写真3参照）</p>  <p>写真3 伸長式タモ網（本船搭載の別のタモ網）（船長提供）</p> <p>船長は、船首を西に向けて本件桟橋の北東端に接近し、同乗者が機材を受け取ったらすぐに後進して本件桟橋から離れることとした。</p> <p>本船は、本件桟橋の北東端付近で主機を中立にし、同乗者が船首甲板の右舷側に立って、伸長したタモ網で機材を受け取った。（図1①参照）</p> <p>同乗者は、受け取った機材が重く、体を左に回しながら船首甲板の左舷側に移動しつつ、慌ててタモ網の柄を伸長したまま引き寄せたので、肩紐が本件桟橋に近づいて、絡んだ状態となった。</p> <p>船長は、タモ網の肩紐が本件桟橋に絡んでいるとは思わず、本件桟橋から離れようと機関を後進としたところ、風波を船尾方から受ける等して、船尾が西方に回りながら、船首部が本件桟橋の下に入り込んだ。</p>

だ。(図 1②参照)

タモ網は折損し、肩紐が付いた部分は肩紐が切れて船首甲板上に落下し、網等の部分は桟橋にいた者により回収された。

同乗者は、本件桟橋と船首甲板に挟まれた際、救命胴衣の紐が本件桟橋に絡んで身動きができなくなった。

船長は、同乗者が身動きができなくなったのを認め、身動きができない理由は分からなかったが、同乗者が本件桟橋の下から出た後でなければ機関を後進とすることはできないので、操舵室を離れて船首部に移動した。

本船は、船尾が反時計方向に回る状態で、船長が、同乗者の救命胴衣の紐が本件桟橋に絡んでいたことを認めて、同紐を外した際、09時10分ごろ操舵室が本件桟橋の北西端に衝突し、操舵室前面窓ガラスが破損した。(図 1③、図 2 参照)

本船は、更に船尾が反時計方向に回り、船首が東方を向いた状態でプロペラが造船所の引き揚げ船台のレールに接触した。(図 1④、図 2 参照)

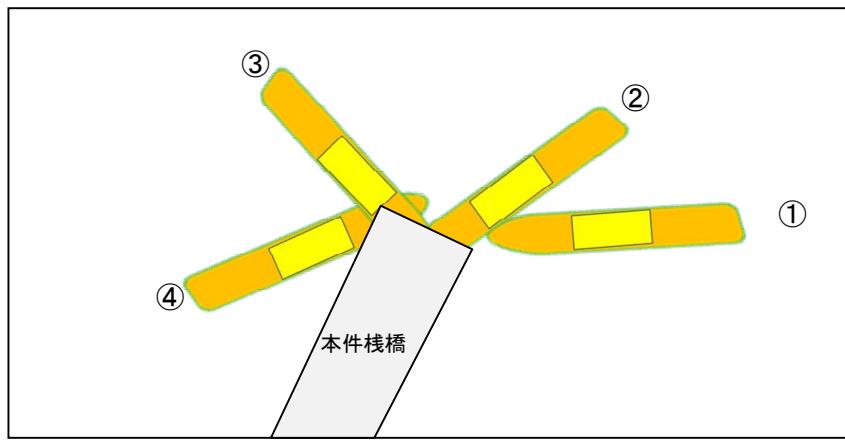


図 1 本船の動き (イメージ)



図 2 本件桟橋 (西側から撮影)

船長は、プロペラシャフト等が損傷する可能性があると思い、早く船台のレールから離れようと主機を前進としたところ、両舷のプロペ

	<p>ラ翼が曲損し、前進した際に操舵室の天井が本件桟橋に当たって天井等が破損した。(写真3参照)</p>  <p>写真3 両舷のプロペラ翼の損傷状況 (船尾側より撮影)</p> <p>船長は、本事故の発生を警察に報告し、警察が海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、自走して本件桟橋の東側に右舷着けで着桟し、船長が船体の損傷を調査して、操舵室の損傷とプロペラの振動があるものの自走できると判断し、宇野港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首が0.5m、船尾が0.7mであった。</p> <p>同乗者は、本船に数回乗船した経験があり、また、タモ網で物品の受け渡しを行った経験もあった。</p> <p>船長は、平成8年から岡山県警察が運用する警備艇に甲板員として乗船し、平成10年から船長として乗船していた。</p> <p>本船は、令和6年3月まで船長及び甲板員の2人で運航していたが、4月以降は船長1人で運航していた。</p> <p>船長は、漂泊しながらタモ網を使用した物品の受け渡しを頻繁に行っており、本事故時も風波はあったが、ふだんより機材の受け取りができると思っていた。</p> <p>船長は、船体が白色に塗装されており、タイヤを防舷材とした桟橋に着桟等するとタイヤに接した箇所が黒色に変色等するおそれがあるので、本件桟橋への着桟を避けていた。</p> <p>船長は、同乗者が本件桟橋の下で身動きができなくなり、操舵室を離れる事態になるとは思っていなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析 本船は、風波を受ける状況下、本件桟橋の近くで漂泊しながら同乗者が機材の受取作業中、船長が、本件桟橋の下で身動きができなくなった同乗者を助け出そうとして、操舵室を離れたことから、風波に</p>

	<p>よって船体が流され、船体の姿勢を制御できないまま、本件桟橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊しながらタモ網を使用した物品の受け渡しを頻繁に行っていたこと、東方からの風波を受ける状況であったが大きな影響はないと思ったことから、本事故時も漂泊ながら機材の受取作業を同乗者に行わせたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に自身及び同乗者しか乗船していなかったことから、操舵室を離れて、本件桟橋の下で身動きができなくなった同乗者を助け出そうとしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、風波を受ける状況下、桟橋の近くで漂泊しながら同乗者が機材の受取作業中、船長が、本件桟橋の下で身動きができなくなった同乗者を助け出そうとして、操舵室を離れたため、風波によって船体が流され、船体の姿勢を制御できないまま、本件桟橋に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"> ・小型船舶の船長は、桟橋等に接近した状態のまま操舵室を離れないこと。 ・小型船舶の船長は、桟橋等に接近した状態で乗船者に陸上との間で物品の受渡作業等を実施させる場合、安全確保のために、必要に応じて作業補助者を乗り込ませることが望ましい。 ・甲板上で作業を実施する者は、救命胴衣の紐等を突起物に絡ませないよう、常に注意を払うこと。

付図1 事故発生経過概略図

