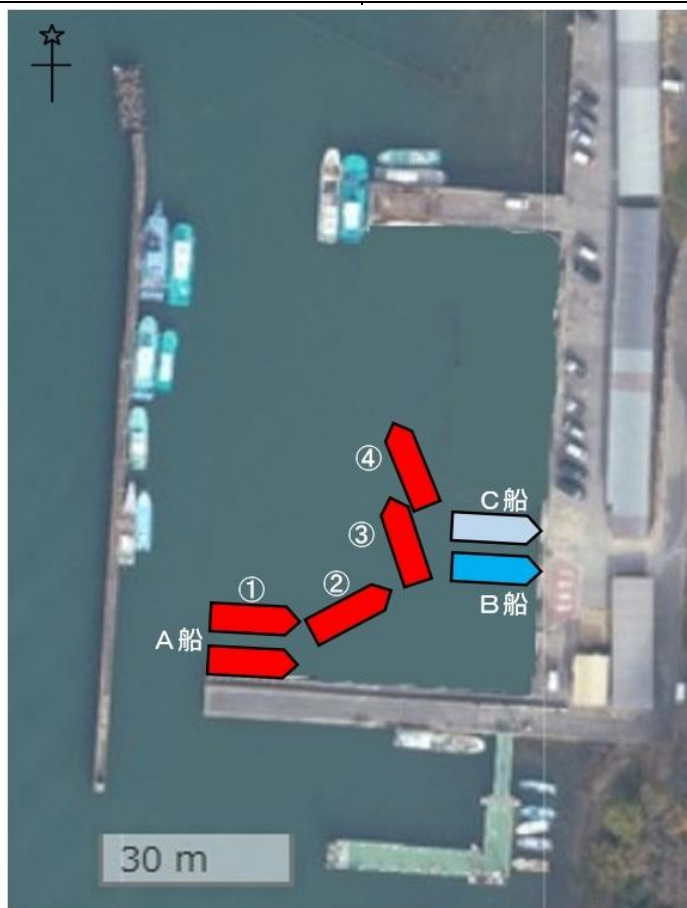


船舶事故調査報告書

令和7年11月19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6月1日 18時15分頃
発生場所	滋賀県近江八幡市沖島町 切通四等三角点から真方位003°330m付近 (概位 北緯35°11.7' 東経136°05.6')
事故の概要	救命艇はるかぜは、航行中、無人で係留中の漁船第2やま重丸及び交通船第5おくむらに衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月11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 救命艇 はるかぜ、7.9トン 253-35392 滋賀、東近江行政組合 B 交通船 第5おくむら、7.3トン 253-18833 滋賀、株式会社奥村商店 C 漁船 第2やま重丸、3.1トン SG6-4868（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 乗組員A、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に擦過傷 C 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・水象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 水象：湖上 平穏
事故の経過	A 船は、船長A及び乗組員Aほか1人が乗り組み、沖島町所在の堀切新港と称される船だまり（以下「堀切新港」という。）において、操船訓練の目的で同港内の突堤に右舷着けの状態から離岸を開始した。（図1参照）



- ①スラスターで北方に離岸
- ②主機リモコンハンドルを微速前進にし、左旋回を開始
- ③B 船・C 船に接近、主機リモコンハンドルを微速後進に
- ④一旦停船したもの、後進し始める



⑤ A 船の右舷船尾が C 船の右舷船尾部に衝突



⑥ A 船の右舷船尾が B 船の左舷船尾部に衝突

図 1 事故発生経過概略図（国土地理院地理院地図を加工して作成）

A 船は、船長 A が操舵室外側の右舷側通路に立って操船指揮をとり、乗組員 A が、主機を中立、舵を中央とした状態で、バウスラスター及びスターンスラスターの操作レバーを左舷側（右舷側に水流が出る状態）に引き、A 船を突堤から平行に離し始めた。また、別の乗組員は後部甲板に立って見張りを行っていた。

乗組員 A は、A 船が突堤から約 7～8 m 離れたので、左旋回しながら堀切新港の北側港口から港外に出ることとし、スターンスラスターを停止した後、バウスラスターを左回頭側に操作し、舵輪で左舵一杯として船首を北東方に向けた。

乗組員 A は、バウスラスターを停止し、主機操縦ハンドルの位置を中立から微速力前進にして、約 7～8 km/h の速力（対地速力、以下同じ。）で A 船の北東進を開始した。

A 船は、左旋回していたところ、港内の東側岸壁に船首着けしていた B 船及び C 船の船尾に接近したので、船長 A は、安全のため乗組員 A に停船を指示した。

乗組員 A は、主機操縦ハンドルの位置を微速力前進から微速力後進

	<p>にしたところ、徐々にA船の前進行きあしが無くなってきたので、目視で周囲の見張りを行いながら、主機操縦ハンドルの位置を目視で確認せずに中立の方向に戻した。</p> <p>A船は、B船及びC船の北西方沖3m付近で一旦停船した状態になったが、間もなくして後進し始めた。</p> <p>乗組員Aは、後進し始めた理由が分からず、主機操縦ハンドルの位置を目視で確認したところ、主機操縦ハンドルの位置が中立と微速後進の間になっていることに気付いた。</p> <p>乗組員Aは主機操縦ハンドルの位置をすぐに前進にしたものの、A船は、約4～5km/hの速力で後進してC船の右舷船尾部に衝突し、続いて、C船の南方に係留していたB船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>岸壁上から訓練の指揮に当たっていた本船乗組員3人の上司は、本事故の発生を認め、警察に本事故の発生を通報した。</p> <p>乗組員Aは、4月から本船の操縦訓練を始め、本事故までの約2か月間で約10回の操船経験があった。</p> <p>A船の主機操縦ハンドルは、中立の位置にするとNの表記の横に緑色のランプが点灯する機能を有している。なお、前進のF及び後進のRではランプは点灯しない。(写真1参照)</p>  <p>写真1 A船の主機操縦ハンドル</p> <p>B船は、C船の南側に無人の状態で船首を東方に向けて係留中、A船がC船に衝突した後、A船が衝突した。</p> <p>C船は、B船の北側に無人の状態で船首を東方に向けて係留中、A船が衝突した。</p>
分析	<p>A船は、減速しながら北西進中、乗組員Aが、A船を停止させる目的で主機操縦ハンドルの位置を中立にしようとした際、同ハンドルの位置を中立と微速後進の間にしたことから、後進してC船の右舷船尾部に衝突し、続いて、C船の南方に係留していたB船の左舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、目視で周囲の見張りを行うことに意識を集中しており、主機操縦ハンドルの位置を目視で確認していなかったことから、</p>

	<p>同ハンドルの位置を中立ではなく中立と微速後進の間にしたことに関付かなかったものと考えられる。</p> <p>B 船は、C 船の南側に無人の状態 で船首を東方に向けて係留中、A 船が C 船に衝突した後、A 船が衝突したものと考えられる。</p> <p>C 船は、B 船の北側に無人の状態 で船首を東方に向けて係留中、A 船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A 船が、減速しながら北西進中、B 船及び C 船が共に無人の状態 で船首を東方に向けて係留中、乗組員 A が、A 船を停止させようとした際、主機操縦ハンドルの位置を目視で確認していなかったため、同ハンドルの位置を中立と微速後進の間にしたことに関付かず、後進して C 船の右舷船尾部に衝突し、続いて、C 船の南方に係留していた B 船の左舷船尾部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"> ・ 操船者は、主機操縦ハンドルを操作する際、同ハンドルの位置が自身の意図した位置になっているかを目視で確実に確認すること。