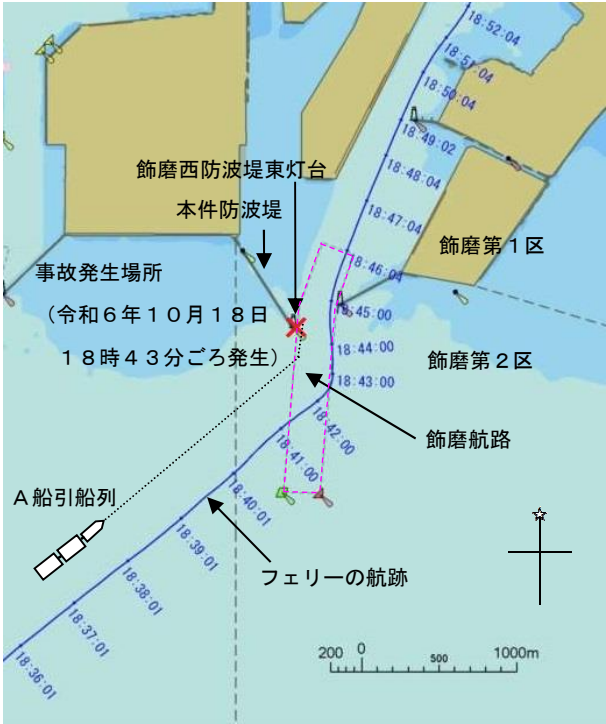


船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年10月18日 18時43分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港飾磨第2区 飾磨西防波堤東灯台から真方位135° 10m付近 （概位 北緯34° 45.7′ 東経134° 39.0′）
事故の概要	引船平成丸は、はしけ⑤及びはしけ⑥をえい航して航行中、⑥が防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和6年10月30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 引船 平成丸、19トン 240-41124大阪、福山海運株式会社 B はしけ ⑤、不詳（全長43.0m） なし、福山海運株式会社 C はしけ ⑥、不詳（全長43.0m） なし、福山海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C 左舷船首部外板に破口を伴う凹損等 防波堤 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：17時10分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、空倉のB船及びC船に各1人（以下「乗組員B」及び「乗組員C」という。）が乗り組み、A船の船尾部から約40mのえい航索で繋いだB船、及びB船の船尾部から約50mのえい航索で繋いだC船で引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、積荷役の目的で姫路港飾磨第1区の岸壁に向けて約2.5ノットの対地速力で北東進していた。 船長Aは、目視で見張りを行いながら操船中、飾磨航路に入る際、右舷後方に飾磨第1区の棧橋に向かうフェリーを視認した。 船長Aは、ふだん飾磨第1区に向かう際、飾磨航路の中央付近まで北東進してから左舵を取り同航路に沿って北北東進していたが、フェリーの速力がA船引船列よりも速かったので、フェリーの進路を空けておこうと思い、同航路に入ってすぐ西側側線付近で早めに左舵を取

	り北進とした。 船長Aは、B船が飾磨西防波堤（以下「本件防波堤」という。）先端の東方を通過したのを見て北進していたところ、衝突音が聞こえ、乗組員CからC船が右舷方からの波により圧流されて本件防波堤と衝突したと携帯電話で連絡を受けた。 A船引船列は、船長Aが沖に出て118番通報した後、飾磨航路に入り直して飾磨第1区に着岸した。 船長Aは、着岸後、C船の損傷状況を確認した。 船長A、乗組員B及び乗組員Cは、全員救命胴衣を着用していた。 （図1 参照）  図1 事故発生経過概略図
分析	A船引船列は、飾磨航路に入った際、船長Aが同航路西側側線付近で左舵を取ったことから、本件防波堤の先端近くを北進することとなり、A船引船列最後尾のC船が、右舷方からの風浪を受けて本件防波堤の方に圧流され、本件防波堤に衝突したものと考えられる。 船長Aは、飾磨航路に向けて北東進中、右舷後方に飾磨第1区の棧橋に向かうフェリーを視認し、A船引船列よりも速力の速いフェリーの進路を空けておこうと思ったことから、ふだんより早く飾磨航路内西側側線付近で左舵を取ったものと考えられる。
原因	本事故は、船長Aが、ふだんより早目に飾磨航路内西側側線付近で左舵を取ったため、A船引船列が本件防波堤近くを北進することとなり、A船引船列最後尾のC船が、風浪を受けて圧流され、本件防波堤に衝突したものと考えられる。 ふだんより早目に飾磨航路内西側側線付近で左舵を取ったことについては、船長Aが、右舷後方に飾磨第1区に向かうフェリーを視認し

	た際、フェリーの進路を空けておこうと思ったことによるものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 引船列の船長は、港湾施設との衝突等を避けるために、気象海象の状況、被えい航物の末端までの長さに留意しつつ、安全な針路速力で操船すること。