

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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1月27日 07時35分頃
発生場所	兵庫県姫路港広畑第1区 広畑東防波堤灯台から真方位002° 1,650m付近 (概位 北緯34° 46.7' 東経134° 37.8')
事故の概要	作業船はつしろは、南南西進中、また、警戒船第5住本丸 <sup>すみもと</sup> は、北北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月28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 作業船 はつしろ、10トン 252-16353兵庫、株式会社姫路ポートサービス B 警戒船 第5住本丸、1.5トン HG3-42985（漁船登録番号）、個人所有 第260-32719号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗組員）
損傷	A 船橋構造物左舷側に凹損及び左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板及び左舷船尾部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、ブイ投入作業の目的で、姫路港網干第1区に向け、同港広畑第1区の中央岸壁から南進を開始した。 船長Aは、乗組員2人を操舵室内の左舷側及び右舷側に配置し、自身が中央の操縦席に腰を掛け、約6～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により操船に当たっていた。 船長Aは、南進を開始して間もなく、A船の正船首方1,500m付近を北進するB船を目視で認め、行き会いの状況であると判断し、左舷対左舷で通過しようと思い、右舵を取って針路を南から南南西とした。 船長Aは、右舵を取って間もなく、B船が左舵を取って船首をA船の進路に向けてきたことに気付いたが、B船の操縦席に船長Bが座っているのが見えたので、船長BがいずれA船に気付いて右舵を取り、B船と左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力のまま操船

を続けた。

船長Aは、B船の動静監視を続けていたところ、両船の距離が約100mとなって衝突の危険を感じ、スロットルレバーを操作して一旦減速したものの、B船に減速する様子がなかった。

船長Aは、増速してB船の船首方を通過しようと思い、再びスロットルレバーを操作して約7knに増速したものの、A船の左舷中央部とB船の船首部及び左舷船尾部とが衝突した。

(図1 参照)

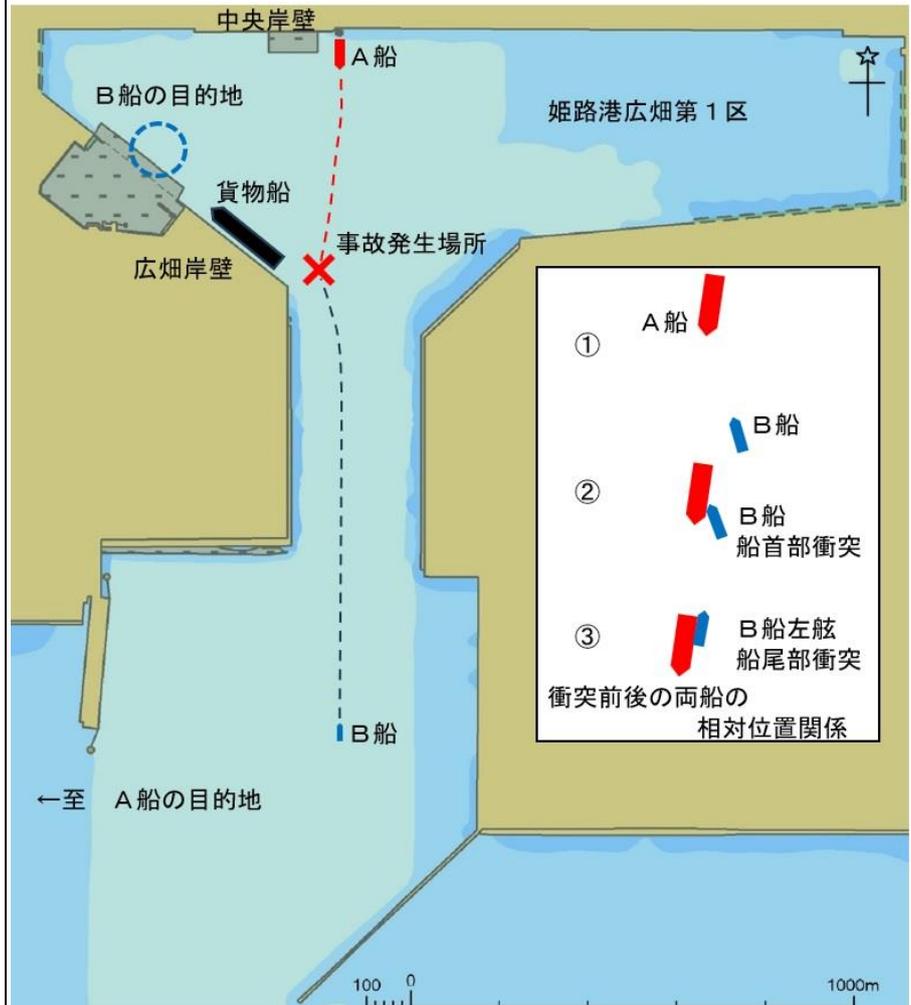


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、停船して負傷者の有無並びにA船及びB船の損傷状況を確認するとともにA船の船舶所有会社の担当者に本事故の発生を報告し、連絡を受けた同担当者が海上保安庁に本事故の発生を通報した。

A船は汽笛を備えていたが、船長Aは、船長BがいずれA船の存在に気付くと思い、汽笛を使用しなかった。

B船は、船長Bほか1人(以下「乗組員B」という。)が乗り組み、岸壁築造工事の警戒業務を行う目的で、姫路港広畑第1区の広畑岸壁に向け、同岸壁南東方沖を北進していた。

船長Bは、自身は船尾部の操縦席に腰を掛け、約10knの速力で手

	<p>動操舵により操船に当たっていたところ、左舷船首方の広畑岸壁に大型の貨物船（全長約210m）が着岸していることに気付いた。</p> <p>船長Bは、貨物船付近から他船が出てくるかもしれないと思い、主に左舷船首方の見張りを行いながら、目的地である広畑岸壁に向けて徐々に左舵を取って北北西進中、前部甲板にいた乗組員Bの大声を聞き、船首方を見たところ、約10mの距離にB船に向けて接近するA船を認めたものの、どうすることもできずB船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、停船して船体の損傷状況を確認したところ、船首部外板及び左舷船尾部外板に破口を認め、B船は、来援した僚船によって中央岸壁にえい航された。</p> <p>乗組員Bは、衝突時に甲板で体を打って痛みを感じ、後日病院を受診したところ、腰椎捻挫、両肩関節捻挫及び右膝関節打撲傷と診断された。</p> <p>乗組員Bは、前部甲板に置いた折り畳み式の椅子に腰を掛け、周囲の景色を見たり、携帯電話を操作したりしており、衝突の直前までA船に気付かなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南南西進中、船長Aが、船長BがいずれA船に気付いて右舵を取り、B船と左舷対左舷で通過できると思い、避航動作が遅れたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船の操縦席に船長Bが座っているのが見えたことから、船長BがいずれA船に気付いて右舵を取ると思い、注意喚起信号や警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、北北西進中、船長Bが、主に左舷船首方の見張りを行い、正船首方及び右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、A船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷船首方に着岸していた大型の貨物船付近から他船が出てくるかもしれないと思ったことから、主に左舷船首方の見張りを行っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船が北北西進中、船長Aが、船長BがいずれA船の存在に気付いて右舵を取り、左舷対左舷で通過すると思い、避航動作が遅れたため、また、船長Bが、主に左舷船首方の見張りを行い、正船首方及び右舷船首方の見張りを行っていなかったため、A船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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、接近する他船を認めた場合、他船が自船に気付いていない可能性を考慮し、余裕のある時期に注意喚起信号や警告信号を行い、更に他船が接近する場合は、減速したり変針したりするなど、避航動作を採ること。</li> <li>・ 船長は、特定の方向のみに意識を向けることなく、常時周囲の適</li> </ul>

切な見張りを行うこと。

- ・ 船長は、複数の乗組員がいる場合は、見張りの補助に当たらせることが望ましい。