


船舶事故調査報告書

令和8年2月4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（陸上施設）
発生日時	令和6年11月21日 13時56分頃
発生場所	阪神港神戸第1区 神戸港メリケンパークオリエンタルホテル灯台から真方位283° 350m付近 （概位 北緯34°40.8′ 東経135°11.1′）
事故の概要	旅客船コンチェルトは、着岸操船中、街灯に衝突した。 コンチェルトは、船首部に擦過傷を生じ、また、街灯は、灯柱が折損して倒壊した。
事故調査の経過	令和6年11月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	<p>旅客船 コンチェルト、2,138トン 132381、ファースト・パシフィック・キャピタル有限会社 （船舶所有者）、株式会社神戸クルーザー（船舶借入人及び運航者、A社） 74.00m×13.00m×4.70m、鋼 ディーゼル機関2基、1,176kW（合計）、平成4年11月30日 （写真1 参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	船長 45歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成17年8月10日 免状交付年月日 令和2年3月16日

	<p>免状有効期間満了日 令和7年8月9日 研修員 33歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成24年3月27日 免状交付年月日 令和4年3月11日 免状有効期間満了日 令和9年3月26日</p>
<p>死傷者等</p>	<p>なし</p>
<p>損傷</p>	<p>本船 船首部に擦過傷 街灯 灯柱が折損 （写真2、3 参照）</p> <div data-bbox="635 667 1316 1041" data-label="Image"> </div> <p>写真2 本船及び街灯の損傷状況 折れた街灯の位置</p>
<p>写真2①の部分拡大</p> <div data-bbox="220 1146 734 1523" data-label="Image"> </div>	<p>写真2②の部分拡大</p> <div data-bbox="877 1146 1388 1523" data-label="Image"> </div> <p>写真3 本船及び街灯の損傷状況（損傷部を拡大）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ満潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、バウスラスタと可変ピッチプロペラを装備した2機2軸2舵船で、船長及び研修員ほか5人が乗り組み、旅客172人を乗せ、阪神港神戸第1区から兵庫県神戸市須磨海岸沖までを周遊する目的で、令和6年11月21日12時00分頃、同第1区の高浜岸壁から出航した。</p> <p>本船は、高浜岸壁の北北西方に伸びた岸壁（以下「左舷側岸壁」という。）に左舷側を、同岸壁の北北西端から約15m東北東方に突き</p>

出た岸壁（以下「船首側岸壁」という。）から約20m離れた位置に船首端が来るように着岸していた。

街灯（以下「本件街灯」という。）は、船首側岸壁の縁から約30cmの場所に設置されていた。（図1参照）

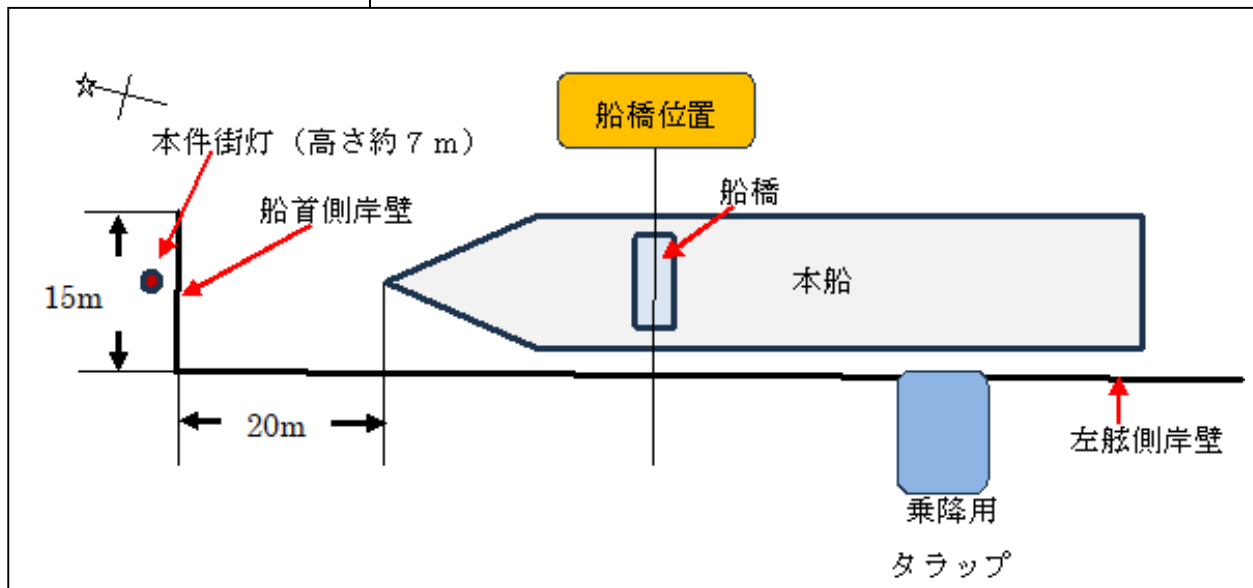


図1 本船の着岸位置

研修員は、ふだん本船に航海士として乗り組んでいたが、本事故当日はA社が運航する船舶の船長職に就くための操船研修（以下「船長研修」という。）の目的で乗り組み、船長の指揮の下、当日4回行われる本船の周遊航海で離着岸時の操船を行う予定であった。

本船は、研修員が操船して港内を約5～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進し、12時20分頃、神戸西航路を通じたところで、研修員から他の乗組員に操船が引き継がれ、須磨海岸南方沖で反転して周遊の帰路についた。

本船は、13時25分頃、入港部署となり、船橋に船長、研修員、機関長及び甲板手が、船首部に航海士が、船尾部に別の甲板手が、機関監視室に機関士がそれぞれ配置についた。

研修員は、13時45分頃に機関操縦盤についた機関長に微速力前進を指示して減速を始め、13時46分頃にバウスラスタの作動確認を行って正常に作動することを確認した。

研修員は、13時47分頃、極微速力前進とし、操舵に当たっていた甲板手に“V舵”（右舷側を右舵に、左舷側を左舵にしてV字型の形状に操舵すること）を指示し、V舵とさせた後、甲板手を船首配置に向かわせた。その後、13時49分頃、機関長に主機の停止を指示し、左舷側岸壁に向けて本船を惰力によって前進させた。

研修員は、左舷側岸壁に約30°の進入角度で本船を接近させた後、本船が左舷側岸壁に平行になるよう、船尾を左に振る操作をする

	<p>ため左舷側のウイングに移動した。</p> <p>研修員は、13時55分頃、本船の船橋が左舷側岸壁の乗降用タラップ付近に達し、着岸位置の手前で前進行きあしがなくなったので、機関長に「左デッドスローアヘッド（極微速力前進）」と指示した。</p> <p>研修員は、「左デッドスローアヘッド」との復唱を聞き、左舷船尾部と左舷側岸壁の接近状況に意識を向けていた。</p> <p>船長は、左デッドスローアヘッドにしては、行きあしと船尾の振りが速いと思い、翼角指示器を確認したところ、左スローアヘッド（微速力前進）となっていることに気付き、研修員にその旨を伝えた。</p> <p>研修員は、船長の指導を聞いて「左ストップ」と指示したが、左舷船尾部が急激に左舷側岸壁に接近していることに気付いた。そこで、左舷船尾部と左舷側岸壁との距離に意識を向け、船首部から船首側岸壁までの距離を把握しないまま、左舷船尾部の左舷側岸壁への接近を止めようと思い、「右スローアヘッド」を指示した。</p> <p>船長は、「左スローアスタン（微速力後進）」とするところ、研修員が「右スローアヘッド」の指示をしたので、疑問に思った。</p> <p>船長は、まだ本船の態勢を立て直すことが可能な状況であったので、研修員がどのように操船をするのか様子を見ようと思い、研修員に前方に注意するよう指示した後、研修員の次の操船指示がどのようになされるか待った。</p> <p>研修員は、本船の左舷船尾部の左舷側岸壁への接近が止まり、本船が左舷側岸壁とほぼ平行となり、前進行きあしとなったので、前進行きあしを止めようとして「右ストップ」、「両舷スローアスタン」、「両舷ハーフアスタン（半速力後進）」を順に指示した。</p> <p>船長は、その指示では本船の前進行きあしが止まらないと思い、直ちに「両舷フルアスタン（全速力後進）」を機関長に指示して、全速力後進とした。</p> <p>本船は、前進行きあし止まらず13時56分頃に約0.5knの速力で船首部が本件街灯に衝突した。</p> <p>船長は、研修員と操船を交代し、通常位置に着岸後、乗組員に対し、旅客、積荷及び船体の状況を確認するよう指示し、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに、運航管理者に報告した。</p> <p>本船は、負傷者がおらず、積荷の損傷並びに船体への浸水及び燃料油の流出がないことが確認された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
その他の事項	<p>(1) 船長研修に関する情報</p> <p>A社は、船長研修に関する具体的な実施要領を定めておらず、研修内容は、研修担当の船長に委ねていた。</p> <p>船長は、船長研修の実施要領が定められていなかったため、研</p>

	<p>修員の操船を監督しながら、適宜、指導を行っていた。</p> <p>船長は、研修員の船長研修を担当するのが本事故当日で2回目であり、今回は自身が行う着岸操船を説明しながら研修員に見学させていた。</p> <p>船長は、過去に自らが受けた船長研修の際、研修を担当する船長から操船について細かく介入されたことについて抵抗感があったので、なるべく研修員の自主性を失わせないようにと思い、できるだけ操船に介入しないようにしていた。</p> <p>(2) 船長に関する情報</p> <p>船長は、漁船や内航船などに乗船した後、約10年前からA社の旅客船に乗船するようになり、約4年前から船長職をとっていた。</p> <p>(3) 研修員に関する情報</p> <p>研修員は、海上技術短期大学を卒業し、内航船に乗船するなどした後、令和3年8月からA社の旅客船に一等航海士兼二等航海士として乗船するようになった。船長研修は、令和6年9月27日に開始後、1週間から10日の間隔で行われ、本事故当時は13回目であった。13回のうち12回の研修で着岸操船を行っていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、船長の指揮の下、研修員による着岸操船中、船長が、研修員の操船に疑問を感じた際、直ちに操船を交代しなかったことから、本船が左舷側岸壁と平行になって前進行きあしとなった際、研修員が前進行きあしを止める適切な操船ができず、本件街灯に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、自身の船長研修の際に担当船長から操船に当たって細かな指示が出された経験から、研修員自ら判断して操船する能力を上げるため、事故にならないように修正できるぎりぎりまで、操船を研修員に任せようとしていたものと考えられる。しかしながら、衝突を防止するための指示及び自らの衝突防止措置が遅れ、本件街灯に衝突したものと考えられる。</p> <p>研修員は、左舷船尾部が左舷側岸壁に急激に接近していることに気付いた際、船尾を岸壁から離すことに傾注してしまい、本船の船首部と船首側岸壁との距離に注意を払う余裕がなかったものと考えられる。</p> <p>機関長が、研修員から「左デッドスローアヘッド」と指示を受けた際、復唱後に指示された翼角を確認せず、また、研修員も自ら翼角を</p>

	<p>確認しなかったことから、研修員は、翼角が「左スローアヘッド」になっていることに気付かないまま、本船を船首側岸壁に接近させたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船長の指揮の下、研修員による着岸操船中、船長が、研修員の操船に疑問を感じた際、直ちに操船を交代しなかったため、減速操作が遅れ、本船が本件街灯に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、再発防止策として、以下の対策を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社内の研修体制について、必要項目を精査し、研修実施要領を作成することとし、同要領が作成されるまでは、船長研修を行わないこととした。 ・ テレグラフの操作者は、アンサーバックを確実にを行い、インジケータの確認をすること。 <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"> ・ 船長研修を指導する船長は、常時、研修員の操船を監視し、疑問を感じたときは直ちに操船を交代すること。 ・ A社は、船長研修のプログラムの立案・実施及び安全管理の徹底について、所属船長と一体となって取り組むこと。 ・ A社は、研修員が十分な研修を経て熟練するまでは、旅客を乗船させた状態で船長研修を行わないこと。

付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	船位※		船首側位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")			
13:45:09	034-40.37	135-11.48	344	344.7	6.9
13:45:39	034-40.42	135-11.46	341	343.3	6.3
13:46:09	034-40.47	135-11.43	324	331.6	5.8
13:46:39	034-40.51	135-11.40	318	323.0	5.5
13:47:09	034-40.54	135-11.37	317	321.6	5.5
13:47:39	034-40.58	135-11.34	317	321.9	5.5
13:48:09	034-40.61	135-11.31	316	320.4	5.1
13:48:39	034-40.64	135-11.27	316	320.2	4.5
13:49:09	034-40.67	135-11.24	314	318.7	4.0
13:49:39	034-40.69	135-11.22	315	321.1	3.4
13:50:09	034-40.71	135-11.20	305	317.0	2.7
13:50:39	034-40.73	135-11.19	307	320.1	2.3
13:51:09	034-40.74	135-11.17	313	321.1	1.9
13:51:39	034-40.75	135-11.16	316	321.6	1.6
13:52:09	034-40.76	135-11.15	321	326.0	1.7
13:52:39	034-40.77	135-11.14	326	324.6	1.5
13:53:08	034-40.78	135-11.13	326	321.5	1.3
13:53:19	034-40.79	135-11.13	326	322.7	1.2
13:53:39	034-40.79	135-11.13	326	324.8	1.1
13:53:49	034-40.79	135-11.13	327	325.6	1.0
13:55:57	034-40.80	135-11.11	336	151.2	0.5

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナ位置情報は、船首端から26m、船尾端から48m、左舷端から3m、右舷端から10mであった。また、船首側位及び対地針路は、真方位である。