

# 船舶事故調査報告書

令和7年12月17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5月21日 06時15分頃
発生場所	兵庫県神戸市長田区南方沖 神戸シェルブリカンツジャパンC棧橋施設灯から真方位139° 80m付近 (概位 北緯34°38.5′ 東経135°08.6′)
事故の概要	漁船 <sup>すみよし</sup> 住吉丸は、北東進中、また、プレジャーボート <sup>スキッピー</sup> Skippy II は、船首を南東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年5月26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 漁船 住吉丸、4.4トン HG3-27040（漁船登録番号）、個人所有 第260-42207号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート Skippy II、2.8トン 260-45839兵庫、アルファホームズ株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過痕 B 操舵室の窓ガラスに割損、操舵室囲壁及び船縁に凹損、オーニングに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 やや不良 海象：海上 平穏 本事故当時、神戸市に濃霧注意報は発表されていなかった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、前日に収穫した漁獲物を神戸市長田区の魚市場に運搬する目的で、同市須磨区の船だまりを出航した。 船長Aは、GPSプロッターを作動させていたが、目的地までの距離が近かったので、目視による見張りで足りると思い、レーダーは作動させていなかった。 船長Aは、操舵室左舷側の椅子に座って手動操舵で操船に当たり、A船を徐々に増速させて約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進させた。 船長Aは、船首浮上により船首方に死角が生じていたので、死角を補う目的で船首を左右に振ったが、前路に航行の支障となる他船は見

当たらなかった。

船長Aは、左舷船首方の神戸市長田区の企業栈橋（以下単に「企業栈橋」という。）先端を目標として操船を続け、同栈橋先端付近を通過した際、次の操船目標としている神戸長田南防波堤灯台が霧により目視できなかった。

船長Aは、遠方は見えにくかったが、陸岸付近は目視できていたので、安全のため陸岸寄りにA船を航行させようと思い、周囲の船舶の状況を確認しないまま左舵を取ってA船を北東進させた。

船長Aは、依然として航行の支障となる他船はいないと思い、針路及び速力を保持していたところ、正船首左舷寄り約10mにB船のオーニングが見え、主機を全速力後進としたが、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

船長Aは、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、流し釣りの目的で、企業栈橋先端付近の東側で漂泊していた。

船長Bは、流し釣りを終え、船外機のシフトレバーを中立の位置にして後片付けを開始した。

船長Bは、B船が船首を南東方に向けて漂泊中、陸岸から近い海域なので接近してくる他船はいないと思い、後部甲板で左舷方を向いて海水で甲板を洗うなどして後片付けに意識を向けていたところ、後方からエンジン音が聞こえて振り返り、至近にA船を認めたがどうすることもできず、B船とA船とが衝突した。

（図1 参照）

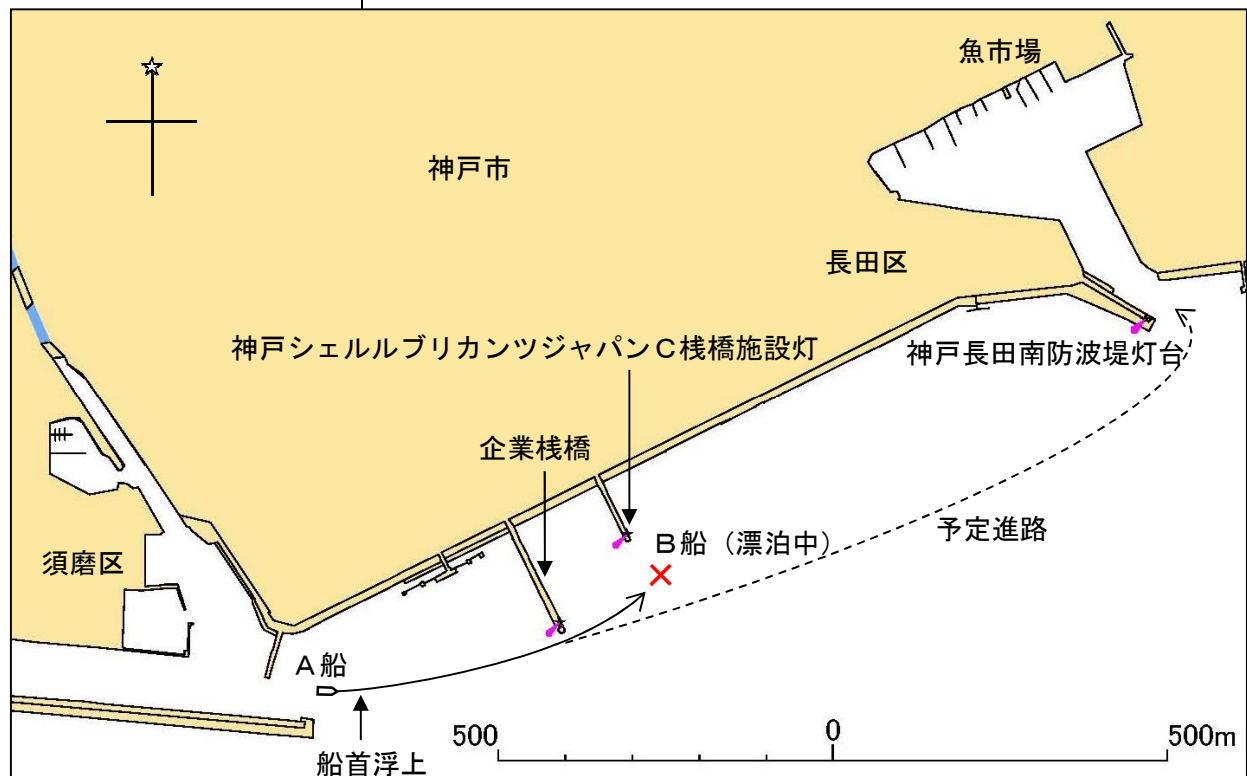


図1 事故発生経過概略図

<p><b>分析</b></p>	<p>A 船は、約 10kn の速力で北東進中、船長 A が、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、B 船に接近していることに気付くのが遅れ、至近に B 船のオーニングを認めて主機を全速力後進としたが、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 A は、前路に航行の支障となる他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長 A が前路に航行の支障となる他船を認めなかったのは、A 船の死角に入っていたか、船長 A が見落としたか、又は企業棧橋の死角に入っていたことによる可能性があると考えられるが、その状況は明らかにすることはできなかった。</p> <p>B 船は、船首を南東方に向けて漂流中、船長 B が、後部甲板で左舷方を向いて釣りの後片付けに意識を向けており、周囲の見張りを行っていなかったことから、接近する A 船に気付くのが遅れ、衝突を避ける措置を採る時機を逸し、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、陸岸から近い海域で漂流している B 船に接近してくる他船はいないと思ったことから、釣りの後片付けに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A 船が北東進中、B 船が船首を南東方に向けて漂流中、船長 A が船首方の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長 B が周囲の見張りを行っていなかったため、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、沿岸寄りを航行中、棧橋等の陰に船舶が存在する可能性があることを念頭に、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、目視による見張りを行う際、自船の死角に留意し、船首を振ったり、レーダーを使用したりして、死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長は、漂流中においても、特定の作業に意識を向けず、常に周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>