

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1月29日 08時20分頃   |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 発生場所                             | 香川県丸亀市丸亀港<br>丸亀港蓬萊町防波堤灯台から真方位161° 1,750m付近<br>(概位 北緯34° 17.8' 東経133° 47.3')   |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 事故の概要                            | 液体化学薬品ばら積船吉祥は、離岸作業中、着岸中の液体化学薬品ばら積船藤菱丸に衝突した。   |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 事故調査の経過                          | 令和7年4月24日、主管調査官（広島事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済   |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 液体化学薬品ばら積船 藤菱丸、998トン<br>143963、山根海運株式会社（A社）、川西海運株式会社<br>(船舶借入人)<br>B 液体化学薬品ばら積船 吉祥、749トン<br>143896、日本マリン株式会社（B社）、栄興船舶株式会社<br>(船舶借入人)  |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 乗組員等に関する情報                       | 船長A、三級（航海）<br>船長B、三級（航海）  |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 負傷者                              | なし  |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 損傷                               | A 左舷船首部フェアリーダー、ロープガード及びハンドレールに曲損<br>B 右舷船尾部ポートデッキのハンドレール支柱に凹損   |     |          |       |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 気象・海象                            | 気象：天気 曇り<br>事故発生場所の西方約2.2海里（M）にある多度津特別地域気象観測所における令和7年1月29日の観測値は、次のとおりであった。<br><table border="1" data-bbox="662 1489 1311 2058"> <thead> <tr> <th rowspan="3">時刻</th> <th rowspan="3">項目</th> <th colspan="4">風向・風速</th> </tr> <tr> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:30</td> <td>西</td> <td>5.9</td> <td>西</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>07:40</td> <td>西</td> <td>5.7</td> <td>西</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>07:50</td> <td>西</td> <td>5.6</td> <td>西</td> <td>9.9</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>西</td> <td>6.4</td> <td>西南西</td> <td>12.9</td> </tr> <tr> <td>08:10</td> <td>西</td> <td>7.0</td> <td>西南西</td> <td>13.2</td> </tr> <tr> <td>08:20</td> <td>西</td> <td>6.2</td> <td>西南西</td> <td>11.3</td> </tr> <tr> <td>08:40</td> <td>西北西</td> <td>5.7</td> <td>北西</td> <td>11.7</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>西北西</td> <td>4.2</td> <td>西</td> <td>12.1</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>西</td> <td>5.3</td> <td>西</td> <td>11.3</td> </tr> </tbody> </table> | 時刻  | 項目       | 風向・風速 |          |      |  | 平均 |  | 最大瞬間 |  | 風向 | 風速 (m/s) | 風向 | 風速 (m/s) | 07:30 | 西 | 5.9 | 西 | 10.5 | 07:40 | 西 | 5.7 | 西 | 10.6 | 07:50 | 西 | 5.6 | 西 | 9.9 | 08:00 | 西 | 6.4 | 西南西 | 12.9 | 08:10 | 西 | 7.0 | 西南西 | 13.2 | 08:20 | 西 | 6.2 | 西南西 | 11.3 | 08:40 | 西北西 | 5.7 | 北西 | 11.7 | 09:00 | 西北西 | 4.2 | 西 | 12.1 | 10:00 | 西 | 5.3 | 西 | 11.3 |
| 時刻                               | 項目  |     |          | 風向・風速 |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
|                                  |   |     |          | 平均    |          | 最大瞬間 |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
|                                  |   | 風向  | 風速 (m/s) | 風向    | 風速 (m/s) |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 07:30                            | 西   | 5.9 | 西        | 10.5  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 07:40                            | 西   | 5.7 | 西        | 10.6  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 07:50                            | 西   | 5.6 | 西        | 9.9   |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 08:00                            | 西   | 6.4 | 西南西      | 12.9  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 08:10                            | 西   | 7.0 | 西南西      | 13.2  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 08:20                            | 西   | 6.2 | 西南西      | 11.3  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 08:40                            | 西北西   | 5.7 | 北西       | 11.7  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 09:00                            | 西北西   | 4.2 | 西        | 12.1  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |
| 10:00                            | 西   | 5.3 | 西        | 11.3  |          |      |  |    |  |      |  |    |          |    |          |       |   |     |   |      |       |   |     |   |      |       |   |     |   |     |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |   |     |     |      |       |     |     |    |      |       |     |     |   |      |       |   |     |   |      |

|       |     |     |     |      |
|-------|-----|-----|-----|------|
| 11:00 | 西   | 4.0 | 西   | 10.5 |
| 12:00 | 西南西 | 7.3 | 西南西 | 14.1 |
| 15:00 | 西   | 4.7 | 西   | 10.6 |
| 18:00 | 西   | 5.2 | 西   | 9.7  |

視界 良好

海象：波高 約0.5m

丸亀市には、1月27日16時07分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

事故の経過

A船は、船長Aほか8人が乗り組み、船首を東北東方に向けて、両舷錨を使用し、それぞれ錨鎖約4節（110m）を船首方向に伸出し、船尾からスターンライン（船尾係留索）左舷2本及び右舷1本を丸亀港の蓬莱町公共岸壁（以下「本件岸壁」という。）に係止して出船船尾着けで着岸していた。

A船の北西側には、B船及びC船が、南東側には、他船が船尾着けで係留されていた。（図1参照）

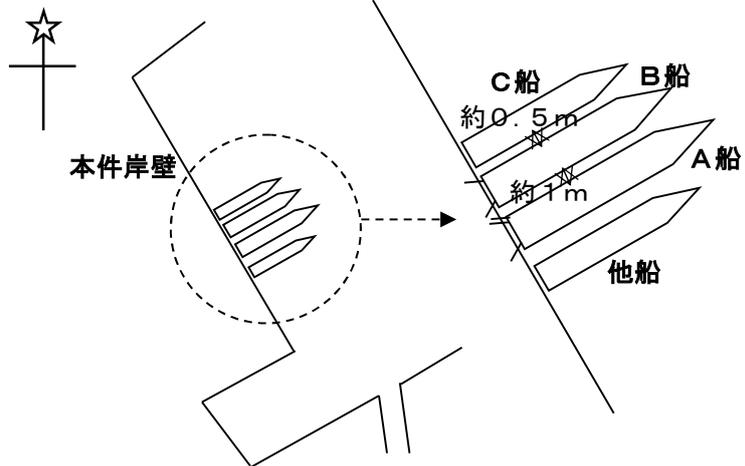


図1 A船、B船及び他船の着岸状況

A船は、出港時に船体がB船と衝突するのを防止するためのゴム製防舷物（以下「フェンダー」という。B船のフェンダーも同様に称する。）を左舷側（船首部及び船尾部に一つずつ、船体中央部に二つ、計四つ）に使用していた。

B船は、船長Bが船橋で操船指揮をとり、船首に航海士2人及び甲板員1人、船尾に機関長及び機関士1人がそれぞれついて、岡山県玉野市の積地に向け、離岸作業を開始した。

船長Bは、B船とA船、C船との間隔がそれぞれ狭く、また、丸亀市に強風注意報が発表されていたことを知っていたが、丸亀港内の風が西寄りで風速が約7m/sであったので、出港することとした。

B船は、左舷側のC船との間隔が狭かった（約0.5m）ので、フェンダーを左舷側（船首部、船体中央部及び船尾部にそれぞれ一つずつ、計三つ）のみ使用し、右舷側には準備しなかった。

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>B船は、左舷船尾のスターンライン2本（全部）を放した後、主機、バウスラスタを使用することなく、左舷錨鎖約3節（82.5m）を巻き揚げながらゆっくり前進した。</p> <p>船長Bは、左右舷のウイングに出て、A船及びC船との間隔を確認した後、操舵室に戻った。</p> <p>B船は、左舷船尾方から受けていた西風が急に強くなり、船尾部がA船の方に圧流され、船長Bが船尾配置の機関長からA船との接近状況の報告を受ける間もなく、西風約10m/sの突風を受け、右舷船尾部がA船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故の発生をB社に報告し、B社がA社に連絡した。その後、船長Aから電話があり、両船の損傷状況等を確認した。</p> <p>船長A及び船長Bは、海上保安庁への通報を行っていなかった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p> |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>A船は、出船船尾着けで着岸中、B船は、A船の左舷側約1mに出船船尾着けで着岸した状態から離岸中、B船の右舷船尾部がA船の左舷船首部に衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故当時、丸亀市には強風波浪注意報が発表されており、B船は、左舷船尾方から約7m/sの西風を受けていたものの、風下側である右舷側にフェンダーを準備しないまま、よりB船との距離が近かったC船との衝突防止に意識が向き、左舷側にフェンダーを準備したものと考えられる。</p> <p>B船は、出港に当たり、左舷船尾のスターンラインを放したことから、約10m/sの西からの突風によって、船尾がA船側に圧流されたものと考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、強風注意報が発表される中、A船とB船が近接して着岸していた状況下、B船が、左舷船尾方から西風を受けながら離岸作業中、船長Bが、風上側である左舷船尾のスターンラインを全て放したため、西からの突風によって船尾部が圧流され、B船の右舷側（風下側）に着岸中のA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、左舷側のC船が右舷側のA船より近接して着岸していたことから、C船との衝突防止に意識が向き、右舷側にフェンダーを準備していなかっ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及び被害軽減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、離岸に当たり、自船に近接して停泊している船舶がある場合には、フェンダーを適切に使用し、予期せぬ強風による他船との衝突を防止すること。</li> <li>・ 船長は、離岸に当たり、風向風速に留意しながら係留索を放し、他船との衝突を防止すること。</li> </ul>  |

付図1 事故発生場所概略図

