

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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6月18日 21時20分頃
発生場所	兵庫県姫路港飾磨区 飾磨東防波堤灯台から真方位155°620m付近 (概位 北緯34°45.5′ 東経134°39.3′)
事故の概要	貨物船誠隆丸は、船首を北西方に向けて錨泊中、また、漁船漁福丸は、北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月24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 貨物船 誠隆丸、264トン 141856、日栄運輸有限公司（A社） B 漁船 漁福丸、4.9トン HG3-43337（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船尾部に擦過傷 B 船首部に擦過傷、船首部防舷材に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、鋼材749tを積載し、荷役待機の目的で、21時00分頃、兵庫県姫路市中島南方沖において船首を北西方に向け、左舷錨4節半を投入して錨泊した。A船は、錨泊中の法定灯火として船首マスト及び船尾に白色全周灯を点灯していた。 船長Aは、錨泊後に停泊当直についたが、船橋内で書類整理を行った後、接近する他船が法定灯火を表示して錨泊しているA船を避けてくれると思い、周囲の安全を確認することなく降橋した。 船長Aは、一度自室に戻り、その後食堂に向かっていたところ、21時20分頃に衝突音を聞いた。船長Aは、後部甲板に出て船尾方を見たところ、B船がA船の船尾部に衝突したことに気付いた。 船長Aは、本事故の発生を海上保安庁に通報した後、A社担当者に連絡した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、姫路市家島北方沖での底引き網漁を終え、同市須加の係留地に向けて後部甲板上

	<p>で漁具の片付け作業を行いながら帰航を開始した。</p> <p>船長Bは、中島南方沖において、後部甲板上でリモコンの自動操舵のダイヤルを回して飾磨東防波堤灯台と飾磨西防波堤東灯台との間の港の入口（以下「本件港口」という。）に向けて、約2～3ノットの対地速力でB船を北西進させた。</p> <p>船長Bは、本件港口にB船を向けた際、前路で錨泊しているA船の船尾の白い灯火を目視で認めたが、B船は低速力で航行しておりA船の位置に到達するまでまだ距離があると思い、船首方の見張りを行っていなかったところ、B船の船首部がA船の船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒して胸部を負傷した。</p> <p>船長Bは、B船を自力で操船して係留地に帰航させた後、救急車によって病院に搬送され、左外傷性気胸、左第8－9^{ろっ}肋骨骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、法定灯火を点灯して船首を北西方に向けて錨泊中、船尾部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、停泊当直中、接近する他船が法定灯火を表示して錨泊しているA船を避けてくれると思い、見張りを行うために必要な船橋当直態勢を確保しないまま船橋を無人としたことから、船尾方から接近するB船に気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、北西進中、船長Bが、前路で錨泊しているA船に接近するまでまだ距離があると思い、後部甲板上で漁具の片付け作業を行っていた船首方の見張りを行っていなかったことから、A船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が船首を北西方に向けて錨泊中、B船が北西進中、船長Aが、見張りを行うために必要な船橋当直態勢を確保しないまま船橋を無人としたため、また、船長Bが、船首方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>再発防止策</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"> ・ 船長は、錨泊時においても、船橋当直体制を確保し、周囲の見張りを行うこと。 ・ 漁船の船長は、航行中、常時、目視及びレーダーによる見張りを適切に行い、操船に専念して甲板上での作業等を行わないこと。

付図1 事故発生経過概略図

