

## 船舶事故調査報告書

令和元年 11月20日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成31年4月27日 14時40分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港第2区十四日元町浮棧橋 堂ヶ迫四等三角点から真方位120°820m付近 (概位 北緯34°24.5′ 東経133°12.3′)
事故の概要	旅客船第2歌戸丸は、着棧操船中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和元年5月9日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客船 第2歌戸丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	273-9722広島、歌戸運航株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	軽傷 1人（旅客）
損傷	本船 右舷船首部防舷構造物に凹損を伴う擦過傷 棧橋 南面外壁に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約210cm（尾道）、潮流 東流約0.6ノット
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、旅客8人を乗せ、遊覧航海の帰途、十四日元町浮棧橋（以下「本件棧橋」という。）南面への着棧操船中、船体が東方に圧流されたので、一旦、後進しながら本件棧橋南面から約15～20m離れて着棧体勢を立て直すこととした。</p> <p>本船は、船長が、半速力前進で本件棧橋南端の手前約10mまで接近して主機操縦レバーを中立状態とし、主機操縦レバーを後進に操作したところ、クラッチが後進に嵌合せず、前進行きあしを減じることができずに本件棧橋南面に接近する状況となった。</p> <p>本船は、本件棧橋南面が目前となってクラッチが後進に嵌合したので、船長が、主機操縦レバーを全速力後進としたものの、前進行きあしが止まらず、右舷船首部が同棧橋南面の外壁に衝突し、その後、船首ランプドアを降ろして着棧した。</p> <p>旅客1人は、本船の右舷前方で椅子に腰を掛けていたところ、衝突時の衝撃を受けて転倒した。</p> <p>船長は、着棧後、安全統括管理者と共に船体及び旅客の状況を確認したところ、右舷船首部に凹損を認め、安全統括管理者と協議し、16時00分ごろ遊覧航海を中止した。</p> <p>安全統括管理者は、19時00分ごろ旅客1人から本事故発生時に右舷前方の椅子から転倒して負傷した旨の申出を受け、21時ごろ海</p>

	<p>上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、着棧態勢を立て直す際、ふだん最微速前進として本件棧橋南面に接近するところを半速力前進としていたので、主機がふだんより高い回転数となり、クラッチを後進に嵌合できなかったのではないかと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、着棧作業中に体勢を立て直す際、船長がふだん最微速前進として本件棧橋南面に接近するところを半速力前進としたことから、主機がふだんより高い回転数となってクラッチを後進に嵌合できなくなり、前進行きあしを減じることができずに同棧橋南面に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、着棧作業中に体勢を立て直す際、船長がふだん最微速前進として本件棧橋南面に接近するところを半速力前進としたため、主機がふだんより高い回転数となってクラッチを後進に嵌合できなくなり、前進行きあしを減じることができずに同棧橋南面に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の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>・ 操船者は、自船の性能及び操縦特性を熟知して慎重な操船を行うこと。</li> <li>・ 船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>