

船舶事故調査報告書

令和3年10月27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	令和2年10月10日 12時30分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港第3区 尾道灯台から真方位043° 200m付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経133° 11.8′）
事故の概要	旅客フェリー第拾五小浦丸は、着棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月14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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客フェリー 第拾五小浦丸、92トン
船舶番号、船舶所有者等	127197、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、六級（航海） 機関長、六級（機関）
負傷者	なし
損傷	本船 舵に擦過傷 棧橋 防舷材に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約1ノット (kn)
事故の経過	<p>本船は、船首及び船尾にプロペラ、舵及びランプウェイを有する双頭船であり、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、旅客13人を乗せ、乗用車6台、オートバイ1台及び自転車5台を積載し、広島県尾道市向島棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向け、同市尾道棧橋を離棧し、尾道側の推進器を使用し、約4knの対地速力で尾道水道を南進した。</p> <p>船長は、本船が着棧体制に入り、行きあしを止めようとして向島側の油圧式遠隔操作装置のクラッチを嵌入させ、尾道側へ前進させようとしたものの、向島側への前進行きあしが止まらなかったため、尾道側のクラッチレバーを確認したところ、同クラッチが嵌入した状態だった。船長は、急いで尾道側のクラッチレバーを中立状態にしたが、本船の行きあしが止まらず、本件棧橋に衝突した。</p> <p>船長は、再び着棧を試み、本船を着棧させ、旅客等を下船させた後、運航管理者に連絡し、運航管理者の指示を受けて運航を取りやめ、造船所に回航した。</p> <p>本船は、尾道側のクラッチが嵌入された状態では、向島側のクラッチも嵌入されないこととなっていた。</p> <p>船長は、ふだん、尾道側のクラッチレバーを中立状態とした後に向</p>

	<p>島側のクラッチを嵌入させていたが、本事故当時、尾道側のクラッチレバーが中立状態であることの確認をしないまま向島側のクラッチを嵌入させてしまったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、本件棧橋に着棧作業中、船長が、行きあしを止めようとして向島側の油圧式遠隔操作装置のクラッチを嵌入させ、尾道側へ前進させようとしたものの、尾道側のクラッチが嵌入した状態だったことから、前進行きあしが止まらず、本件棧橋に衝突したものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件棧橋に着棧作業中、船長が、行きあしを止めようとして向島側の油圧式遠隔操作装置のクラッチを嵌入させ、尾道側へ前進させようとしたものの、尾道側のクラッチが嵌入した状態だったため、前進行きあしが止まらず、本件棧橋に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 操船者は、着棧作業中、慣れた操船であっても、一つ一つの動作を確認して確実に操船に当たること。