

船舶事故調査報告書

令和6年10月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和5年9月2日 14時55分ごろ
発生場所	香川県多度津町 ^{新なぎ} 佐柳港 佐柳港9号防波堤灯台から真方位316°100m付近 （概位 北緯34°20.1′ 東経133°37.8′）
事故の概要	旅客フェリー新なぎさ2は、着棧操船中、棧橋に衝突した。 新なぎさ2は、旅客1人が負傷し、左舷船首部ブルワークに破損を生じ、また、棧橋は、支柱のガイドローラーに破損を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客フェリー 新なぎさ2、88トン 142611、たどつ汽船株式会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 27.40m×7.00m×2.59m、鋼 ディーゼル機関、749kW、平成27年12月
乗組員等に関する情報	船長 27歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成29年7月25日 免状交付年月日 令和4年6月15日 免状有効期間満了日 令和9年7月24日 機関長 58歳 五級海技士（機関）（履歴限定・機関限定） 免許年月日 昭和63年6月24日 免状交付年月日 令和5年3月15日 免状有効期間満了日 令和10年6月23日
負傷者	軽傷 1人（旅客）
損傷	本船 左舷船首部ブルワークに破損 棧橋 支柱のガイドローラーに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中期

事故の経過

本船は、船長、機関長及び甲板員1人が乗り組み、旅客16人を乗せ、車両5台を積載し、佐柳港に向け、令和5年9月2日14時27分ごろ多度津町^{たかみ}高見港を出港した。

本船には、上甲板（前部に車両区画、後部に客室）、遊歩甲板（客室）、船橋甲板（操舵室）が設けられていた。（図1参照）

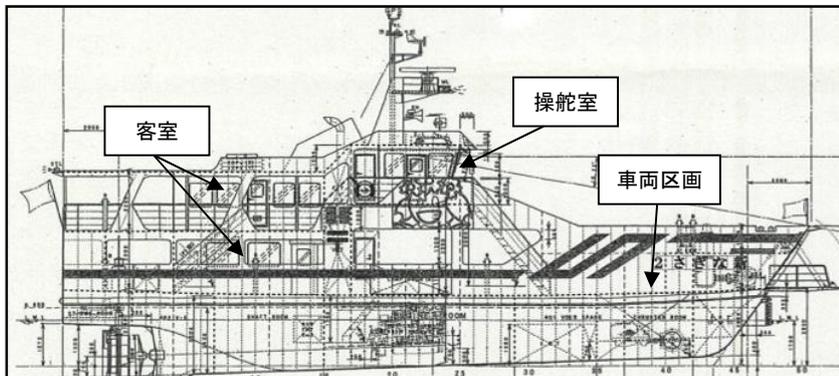


図1 客室等の配置

本船は、佐柳港9号防波堤灯台の南東方約200mの海域で、後進テストを行い、船長が正常に作動したことを確認したのち、約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進した。

船長は、操舵室で単独で操船に当たり、機関長及び甲板員は、着舷に備えて車両区画で待機していた。

船長は、佐柳港9号防波堤灯台の南東方約50mで機関を中立とし、同灯台を通過しようとしたところで、主機遠隔操縦ハンドルを後進の位置としたが後進とならなかった。（図2参照）

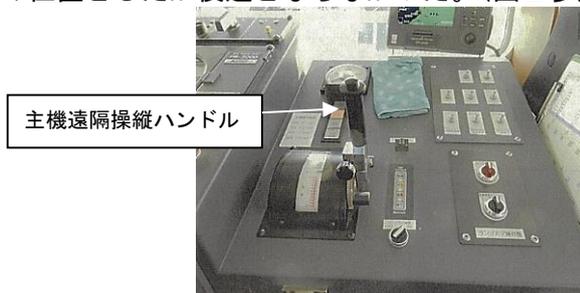


図2 主機遠隔操縦装置

本船は、船長が主機遠隔操縦ハンドルを再び後進の位置としたが、後進とならず、行きあしが止まらないまま、14時55分ごろ約3knの速力で佐柳港2号栈橋（以下「本件栈橋」という。）に衝突した。

旅客（外国国籍）1人は、上甲板後部の客室内で立っていたところ、衝突の衝撃で倒れて負傷した。

機関長が機関室内を確認したところ、主機が停止していた。

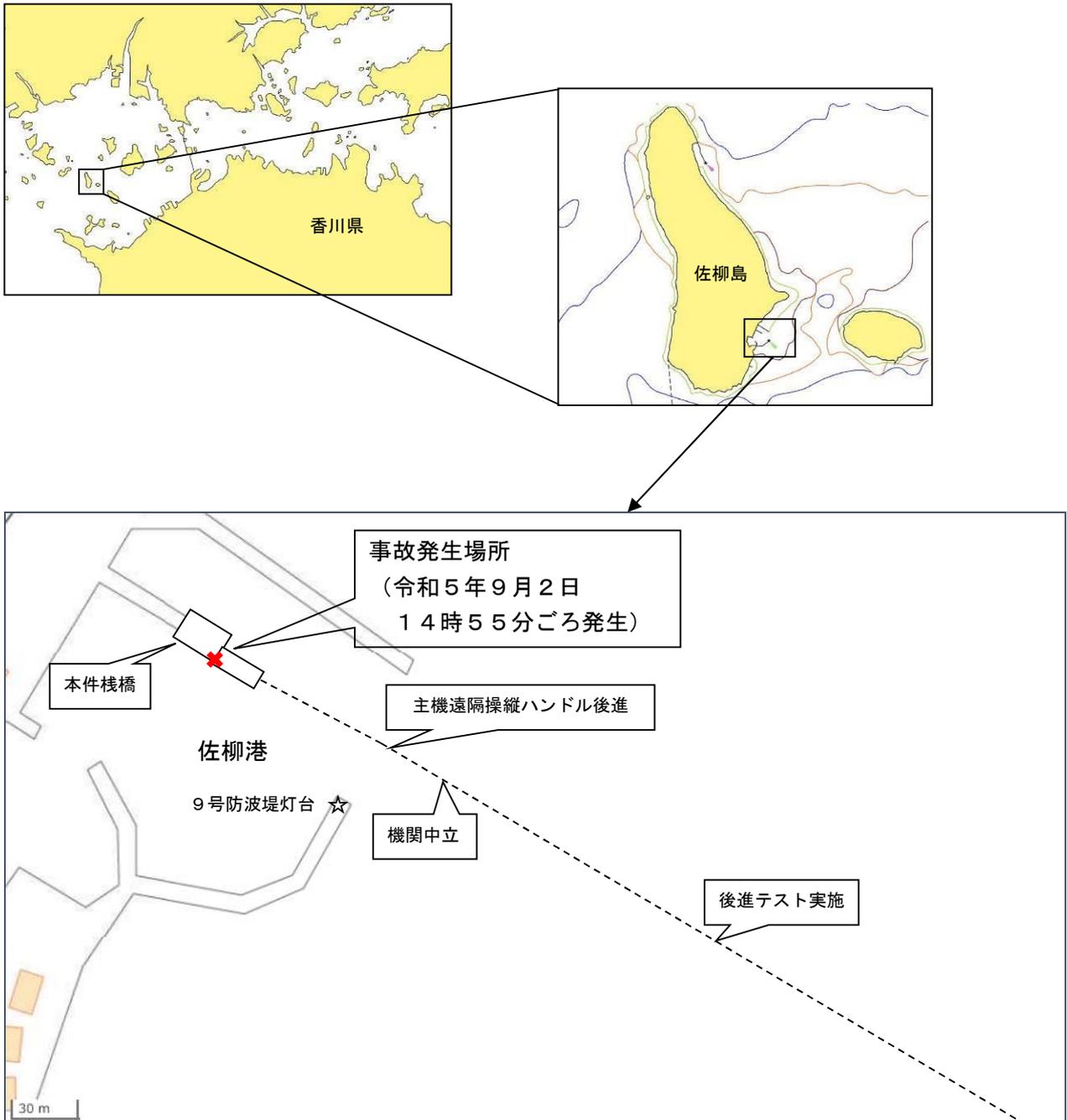
本船は、衝突後、衝突の衝撃で本件栈橋から離れていたため、主機を起動して本件栈橋に着舷した。

船長は、乗船者の負傷、本船の損傷等を調査したところ、旅客1人

	<p>が膝を負傷し、左舷船首部ブルワークが破損していたことを確認した。</p> <p>負傷した旅客は、乗組員が手当をしようとしたが、そのまま自力で下船した。</p> <p>船長は、本事故の発生をA社に報告したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本件棧橋の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 旅客への注意喚起に関する情報</p> <p>本船では、佐柳港に入港する前に、まもなく入港すること、下船の際には足元に気を付けること等を船内放送していたが、着棧前に、着棧時の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起していなかった。</p> <p>(2) 主機及び逆転機の不具合等に関する情報</p> <p>後進とならなかったこと及び主機が停止したことを受けて、主機修理業者により、主機及び逆転機の点検が行われたが、主機及び逆転機は正常に運転、作動し、また、本事故時と同じ不具合を確認することができなかった。</p> <p>A社は、本事故時に生じた不具合に関係した可能性がある逆転機前後進リミットスイッチ、主機発停ハンドルリミットスイッチ等を交換した。</p> <p>A社は、逆転機前後進リミットスイッチ等を進水以来(約7年)交換していなかった。</p> <p>A社は、逆転機前後進リミットスイッチ等の交換時期が取扱説明書に記載されていなかったため、主機遠隔操縦ハンドルでの操作に違和感があれば交換することとしていた。</p> <p>主機修理業者によれば、逆転機前後進リミットスイッチ等の交換時期は、前後進操作の頻度により違うので、それぞれで交換時期を検討する必要があるとのことであった。</p> <p>本船の主機遠隔操縦ハンドルには、操縦不能になった際に直ちに機能を復旧させるシステム(バックアップシステム)は装備されておらず、緊急時には、主機を機側で直接操縦する必要があった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、着棧操船中、船長が主機遠隔操縦ハンドルを後進の位置としたが、後進とならなかったことから、前進行きあしを止めることができず、左舷船首部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>

	<p>本事故後、主機及び逆転機の点検が行われたが、主機及び逆転機は、正常に運転、作動し、また、本事故時と同じ不具合を確認することができず、不具合発生状況を明らかにすることができなかつた。</p> <p>船長が後進とすることができなかつた際、着棧時の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起していなかつたことは、立っていた旅客が衝撃で倒れて負傷したことに関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、着棧操船中、船長が主機遠隔操縦ハンドルを後進の位置としたが、後進とならなかつたため、前進行きあしを止めることができず、本件棧橋に衝突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"> ・船舶所有者は、主機遠隔操縦装置等の着棧操船時に必要な装置については、定期的に点検するとともに、同装置の取扱説明書に記載された時期に主要な部品を交換すること。また、取扱説明書に交換時期の記載がない場合は、同装置の製造者と協議して交換時期を決めて、定期的に主要な部品を交換すること。 ・船長は、出入港の際、主機遠隔操縦装置の不具合に備えて、主機を機側で直接操縦できるよう乗組員を配置することが望ましい。 ・旅客船の運航者等は、乗組員に対して、着棧等の前に、着棧等の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起するよう指導すること。また、乗組員は、着棧等の前に、着棧等の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起すること。 ・旅客船の運航者等は、外国籍の旅客にも、上記の運航者が検討した対策を理解させるため、英語等での船内放送、注意喚起の内容を英語等で記載した文書を船内に掲示する等の対策を採ることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

写真1 本件棧橋の損傷状況

