


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	旅客負傷
発生日時	令和6年4月7日 10時35分ごろ
発生場所	広島県福山港仙酔島旅客船棧橋 福山港第一文字防波堤東灯台から真方位046°960m付近 （概位 北緯34°23.1′ 東経133°23.4′）
事故の概要	旅客船平成いろは丸は、着棧操船中、着棧時の衝撃で旅客1人が負傷した。
事故調査の経過	令和6年4月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	<p>旅客船 平成いろは丸、19トン 273-12714 広島、福山市（A市）、有限会社Aライン（運航者、A社） 16.59m（Lr）×4.30m×1.50m、鋼 ディーゼル機関、180kW、平成22年1月 （写真1 参照）</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 42歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年8月22日 免許証交付日 令和4年1月11日 （令和9年9月20日まで有効）</p> <p>旅客A 63歳</p>

死傷者等	軽傷 1人（旅客A）
損傷	本船 なし 棧橋 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、無風、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、旅客32人を乗せ、令和6年4月7日10時30分ごろ、仙酔島旅客船棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向け、福山市鞆町鞆の市営渡船場を出航した。</p> <p>本船は、上甲板の船首部に乗降用の鋼製のドアが設けられ、船尾方向に操舵室（左舷側）、客室、旅客区画（一部屋根付）が配置され、上甲板下は、船尾から舵機室、機関室、空所となっていた。（図1参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> 船尾  船首 </div> <p style="text-align: center;">図1 操舵室、客室等の配置</p> <p>本船は、船長が、単独で操舵室内の舵輪の船尾方に立ち、主機回転数レバー等を操作しながら、速力約7ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で北東進し、本件棧橋の西方約100mの仙酔島北西部にある岬の沖を通過したのち、右転した。</p> <p>船長は、本件棧橋まで約100mのところの後進試験を行い、クラッチが後進に入ることを確認した。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図2 操舵室内の機器配置</p> <p>本船は、減速しながら本件棧橋に接近し、本件棧橋まで約30mのところ、船長がクラッチレバーを後進の位置として、更に減速しながら本件棧橋に接近したが、前進行きあしを完全に止めることができないまま（速力1kn以下）、本船船首部が本件棧橋に当たって着棧し</p>

た。

旅客Aは、客室の右舷前方の支柱の近くに立っており、10時35分ごろ、着棧時の衝撃で頭が支柱に当たり、その後転倒して負傷した。

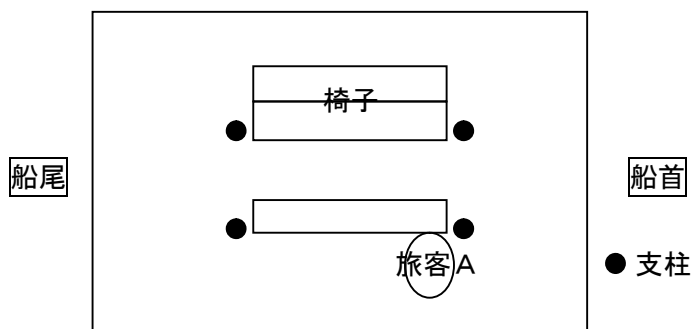


図3 旅客Aの位置及び客室内の配置

船長は、旅客Aから負傷した旨の申し出を受けたが、旅客Aは、自力で下船した。

船長は、携帯電話でA社に本事故の発生を報告し、A社がA市担当者に報告した。A社は、A市担当者が本事故の状況を確認したのち、海上保安庁及び運輸局に通報した。

船長は、本船の状態を確認して、運航可能と判断し、運航を継続した。

運航管理者は、本事故発生当日、旅客Aが本船で仙酔島から市営渡船場に戻った際、病院で受診するよう要請し、旅客Aは、後日病院で受診し、頸椎捻挫等と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) 着棧時の旅客への注意喚起に関する情報

本船では、着棧後に、船長が、到着したこと、足元に気を付けること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。

A市及びA社は、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するよう船長を指導していなかった。

(2) 船長の乗船履歴等に関する情報

船長は、令和6年4月にA社に採用され、採用前及び採用後に本船の操船訓練を行ったのち、本船に船長として乗船していた。

船長は、所有する漁船での操船経験が10年以上あった。

船長の本船への乗船は、月6日程度の予定であった。

(3) A社での操船訓練に関する情報

A社では、採用が決まった乗組員に対し、A社の船長が乗船して指導に当たり、2週間程度操船、着棧等の訓練を行い、運航管

	<p>理者等が安全に操船、着棧等できると判断した場合に、船長として本船に乗船させていた。</p> <p>(4) 本船の運航体制及び安全管理体制に関する情報</p> <p>A市は、本船を所有し、鞆町鞆と仙酔島間の定期航路事業を営んでいるが、本船の運航はA社に委託していた。</p> <p>A市は、安全管理規程を作成し、安全統括管理者としてA市職員を、運航管理者としてA社社員を選任していた。</p> <p>(5) その他</p> <p>船長は、減速をしっかりと行い、着棧前に衝撃に備えるように旅客に注意喚起していれば、本事故の発生を防止することができたと本事故後に思った。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、着棧操船中、船長が、後進出力を調整しながら本件棧橋に接近したものの、前進行きあしを完全に止めることができないまま本件棧橋に着棧したことから、着棧時の衝撃で旅客Aの頭部が支柱に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、船長として本船に乗船する前に操船訓練を行っていたが、入社後1週間しかたっておらず、本船の操船に熟練していなかったことから、前進行きあしを完全に止めることができないまま本件棧橋に着棧したものと考えられる。</p> <p>船長は、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ことから、旅客Aが衝撃に備えることができず、支柱に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>A社及びA市は、船長に対して、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するよう指導していなかったことから、船長が旅客に注意喚起していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、着棧操船中、船長が、後進出力を調整しながら本件棧橋に接近したものの、前進行きあしを完全に止めることができないまま本件棧橋に着棧したため、着棧時の衝撃で旅客Aの頭部が支柱に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A市は、本事故後、A社及び船長に対して、着棧時に揺れや衝撃があることを旅客に注意喚起等することを徹底するよう指導した。</p> <p>A社は、着棧時に衝撃等があることの注意喚起文書（日本語及び英語）を船内に掲示した。</p> <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、</p>

	<p>次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 旅客船の運航者は、船長の交代に当たっては、あらかじめ同人の技量のチェックを確実にし、安全な操船ができるまで乗船勤務させないこと。・ 旅客船の運航者は、乗組員に対して、着舷等の前に、着舷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、着舷等の前に、着舷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。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

