

船舶事故調査報告書

令和7年9月10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 高橋 明 子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和7年4月8日 15時44分頃
発生場所	香川県直島町宮浦港 宮浦港沖二号防波堤北灯台から真方位099° 300m付近 （概位 北緯34° 27.4′ 東経133° 58.4′）
事故の概要	旅客フェリーあさひは、着岸操船中、岸壁に衝突した。 あさひは、旅客1人が負傷し、右舷船首部防舷材に破損を生じ、また、岸壁は、防舷材に破損を生じた。
事故調査の経過	令和7年4月11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 あさひ、987トン 143209、四国汽船株式会社（A社） 73.96m×15.00m×3.79m、鋼 ディーゼル機関2基、2,648kW（合計）、平成30年1月 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月7日 免状交付年月日 令和7年1月20日 免状有効期間満了日 令和12年1月19日 旅客A 78歳
負傷者	負傷 1人（旅客A）
損傷	本船 右舷船首部防舷材に破損（写真2参照） 本件岸壁 防舷材に破損（写真3参照）

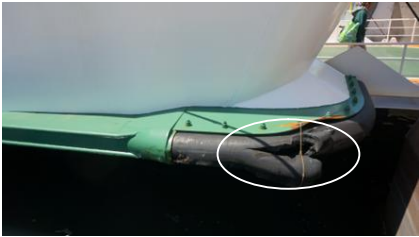
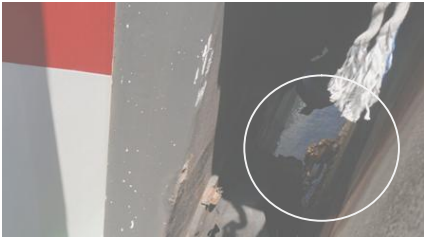
	  写真2 本船の損傷 写真3 岸壁の損傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、旅客70人を乗せ、車両11台を積載し、宮浦港に向け、令和7年4月8日15時30分頃に岡山県玉野市宇野港を出港した。 本船は、対地速力約12ノットで南南東進し、本件岸壁まで800m付近で、入港部署配置とし、操舵室では、船長が操船に当たり、機関士が見張り及び船長の補佐を行い、船首部及び船尾部それぞれに1人が、車両デッキの船首ランプドア付近に1人が配置についた。 本船は、本件岸壁まで400m付近で減速を開始した後、船長が、右舷側の操船コンソール（以下「右舷操船コンソール」という。）で操船を行おうと、主機、舵、バウスラスター及びスタンスラスターの操作場所の切替操作を行うこととした。 本船の主機等の操作場所を舷側の操船コンソールに切り替える方法は次のとおりであった。 主機は、操舵室中央の操船コンソール（以下「中央操船コンソール」という。）の主機操作場所切替スイッチを右舷又は左舷とし、右舷又は左舷の操船コンソールで確認ボタンを押すと、操作場所が切り替わり、操作場所の表示灯（以下単に「表示灯」という。）が点灯する。 舵は、中央操船コンソールの上面にある舵操作方法切替スイッチを遠隔とし、舵輪の右横の舵操作場所切替スイッチを右舷又は左舷とする。表示灯はない。 バウスラスター及びスタンスラスターは、中央操船コンソールのスラスター操作場所切替スイッチを右舷又は左舷とする。表示灯が点灯する。 本船には、主機、舵及びスラスターの操作場所を一括で切り替えるスイッチはなかった。 （図1 参照）



図1 中央操船コンソール、主機操作場所切替スイッチ等

船長は、主機操作場所切替スイッチ及びスラスタ操作場所切替スイッチを右舷とし、舵操作方法スイッチを遠隔とした後、舵操作場所切替スイッチの操作を忘れたまま、右舷操船コンソールに移動した。

船長は、右舷操船コンソールの主機操作場所の確認ボタンを押した後、舵の作動試験を行う等の操作場所が切り替わったことを確認しなかった。(写真4参照)



写真4 右舷操船コンソール

本船は、本件岸壁まで約150mに接近し、船長が左舵を取ったところ、舵が作動しないことに気づき、中央操船コンソールで操船しようと、中央コンソールに移動し、主機及び舵の操作場所を中央操船コンソールに戻した。

船長は、スラスタの操作場所を右舷操船コンソールから切り替えていないことに気づき、慌てていたため右舷コンソールに戻り操船しようと主機及び舵の操作場所を再び右舷操船コンソールに切り替えた。

本船は、船長が、急いで再度右舷操船コンソールに移動し、左舵一杯、全速力後進、バウスラスタを左としたが、15時44分頃に左転しながら右舷船首部が本件岸壁に衝突した。(図2参照)

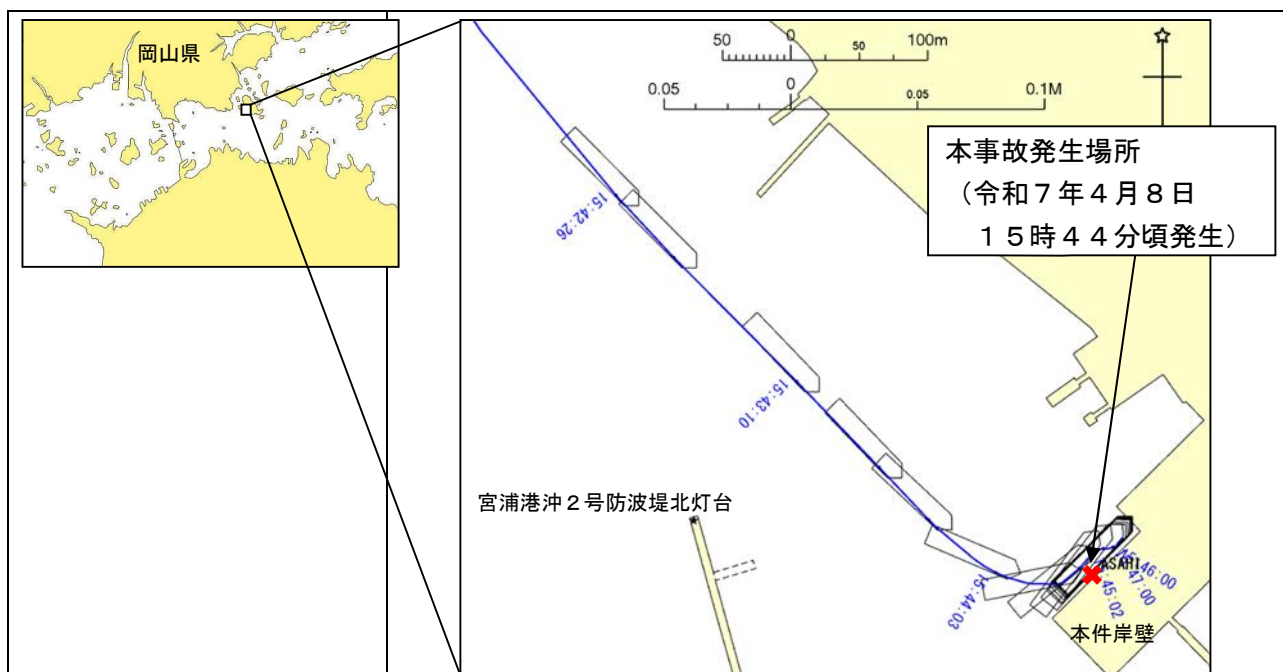


図2 事故発生経過概略図

旅客Aは、車両デッキの右舷船首部の階段付近で船尾方を向いて手すりを持った状態で立っていたところ、衝突の衝撃で体が右舷側に飛ばされ、手すりに左胸部が当たった。(図3参照)

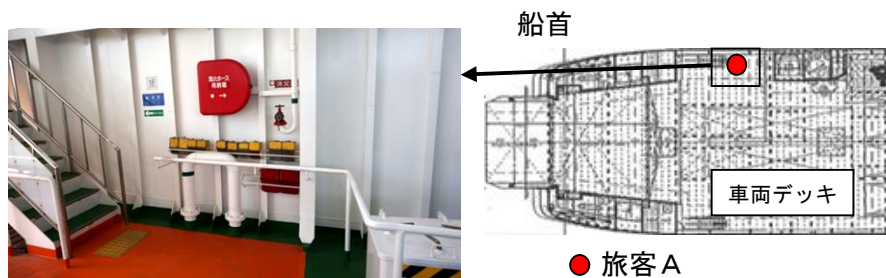


図3 旅客Aの負傷場所

旅客Aは、自力で下船した後、A社の陸上社員に左胸部を打ったことを伝えた。

船長は、本件岸壁に着岸後、旅客等の負傷の状況、船体の損傷状況等を調査したところ、右舷船首部防舷材等に損傷を認めたが、既に旅客Aが自力で下船していたので、負傷者はいないと思った。

船長は、A社に本件事故の発生を報告し、A社が海上保安庁及び運輸局に通報した。

船長は、本船の損傷が運航に支障がないと判断し、16時04分頃に宇野港に向けて宮浦港を出港した。

A社担当者は、A社社員から旅客Aが負傷した可能性があるとの報告を受け、別のA社社員に旅客Aに連絡させ、病院で受診するよう要請し、旅客Aは、病院で受診し、左肋骨骨折等と診断された。

(付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

(1) 主機等の操作場所の切替えに関する情報

主機、操舵装置及びスラスターの製造者は、異なっており、それぞれの機器の操作場所の切替操作部が、中央操船コンソール及び両舷の操船コンソールに組み込まれていた。

船長は、本船に船長として乗船して約1か月後に、スラスターの操作場所の切替えを行わずに右舷操船コンソールで操船し、本件岸壁に接触したことがあった。

船長は、本事故時までにスラスター等の操作場所の切替えを行わずに舷側の操船コンソールに移動したことが複数回あったが、その度に自身又は他の乗組員が気付いて切り替えていた。

船長は、ふだんは操作場所を切り替えた後、操作場所で舵等の作動確認を行っていたが、本事故時は作動確認を行わなかった。

(2) 旅客への注意喚起に関する情報

本船では、宮浦港に近づくと自動で次の案内放送を行っていた。

(略) 着岸の際、強い衝撃がある場合もありますので、船が完全に着岸するまでは、お車でご乗船のお客様も、そのまま客室内でお待ちください。着岸前の車両デッキへの立ち入りとエンジンの始動は固くお断りいたします。(略)

客室の車両デッキへの階段に向かう出口付近に、航行中は車両デッキへの旅客の立ち入りを禁止する注意表示が掲示されていた。

(写真5参照)



写真5 注意喚起標示

A社担当者によれば、一部の旅客が、着岸前に車両デッキに立ち入ることがあったとのことであった。

(3) 宮浦港への入港の可否判断に関する情報

A社の安全管理規程の運航基準では、宮浦港港内の風速が15 m/s以上、波高が1.5 m以上、視程500 m以下のいずれか一つに達していると認めるときは、宮浦港への入港を中止し、適宜の海域で錨泊等の措置を採らなければならないと規定されていた。

(4) 船長の乗船履歴等に関する情報

船長は、平成25年にA社に入社し、甲板員としてA社所有の船舶に乗船した後、令和4年から航海士、代理船長として乗船していた。

	本船には、令和６年８月から代理船長として、毎月１０日程度乗船していた。 A社では、本船の船長の指導の下、離着岸等の操船訓練を約１年間行い、安全に操船できると判断した者を航海士又は船長として所有船舶に乗船させていた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし (1) 事故発生に関する解析 本船は、着岸しようとしていた際、船長が、右舷コンソールで操船しようとしていたものの、主機、舵及びスラスターの右舷コンソールへの切替状況の確認を適切に行わなかったことから、針路及び速力の調整ができないまま本件岸壁に衝突したものと考えられる。 船長は、本事故時までにもスラスター等の操作場所の切替えを忘れて操作場所を移動したことがあったことから、ふだんから操作場所の切替えの確認を徹底していなかったものと考えられる。 船長が舵の操作場所の切替え及びその確認を忘れたことについては、次の事項が関与した可能性があると考えられる。 ・ 主機、舵及びスラスターを個別に切り替えるようになっており、それぞれの切替方法が異なっていたこと。 ・ 舵の操作場所の切替えが、配置が離れていた舵操作方法切替スイッチと舵操作場所切替スイッチの両方を操作する必要があったこと。 ・ 右舷操船コンソールに、舵の表示灯がなかったこと。 (2) 旅客Aの負傷に関する解析 旅客Aは、車両デッキで船尾方を向いて立っていたところ、衝突の衝撃で体が右舷方に飛ばされて手すりに左胸部が当たって負傷したものと考えられる。 旅客Aは、本船が本件岸壁に着岸するまで、客室にとどまり、衝突の衝撃に備える必要があったものと考えられる。 本船では、旅客に対して、本船が着岸するまで客室内にとどまるよう注意喚起していたものの、一部の旅客が着岸前に車両デッキに移動していたことから、A社は、旅客に対して、着岸するまで客室にとどまることを徹底させる必要があったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、着岸しようとしていた際、船長が、右舷コンソールで操船しようとしていたものの、主機、舵及びスラスターの右舷コンソールへの切替状況の確認を適切に行わなかったため、針路及

	び速力の調整ができないまま本件岸壁に衝突したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、次の対策を採ることとした。 ・ 操船者は、主機、舵及びスラスターの操作場所が切り替わっていることを指差呼称で確認すること。 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。 ・ 運航者は、新任の船長に対して、舷側の操船コンソール等へ操作を切り替えて操船する際には、主機、舵等の操作場所の切替え及びその確認を徹底するよう教育し、訓練させること。 ・ 運航者は、主機、舵等の操作場所を切り替えた際の確認の手順を定め、操船者に対して、確認の手順により切り替わったことを確認するよう指導し、操船者はこれを遵守すること。 ・ 船舶所有者は、主機、舵等の操作場所を切り替えるシステムを搭載する場合、操船者の切替操作や確認の誤りを防止するため、切替操作が簡単（一括で操作場所の切替えを行うことができる等）で、操作場所を容易に確認（表示灯を設ける等）できるシステムとすることが望ましい。 ・ 船長は、入出港作業中は、旅客に対し客室にとどまるようアナウンスするとともに乗組員から乗客への個別の注意を徹底させること。

付表 1 本船の A I S 記録 (抜粋)

時 刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北 緯 (° -' -")	東 経 (° -' -")			
15:42:26	34-27-32. 1	133-58-11. 6	138. 1	135	9. 3
15:42:40	34-27-30. 6	133-58-13. 3	136. 1	135	8. 5
15:43:10	34-27-27. 7	133-58-16. 8	135. 4	136	8. 3
15:43:30	34-27-25. 7	133-58-19. 1	136. 5	136	8. 1
15:43:44	34-27-24. 4	133-58-20. 6	135. 2	133	7. 5
15:43:45	34-27-24. 4	133-58-20. 6	135. 1	133	7. 4
15:43:47	34-27-24. 3	133-58-20. 8	134. 6	132	7. 3
15:43:56	34-27-23. 5	133-58-21. 8	130. 5	122	6. 9
15:43:59	34-27-23. 4	133-58-22. 1	127. 3	118	6. 7
15:44:03	34-27-23. 2	133-58-22. 5	122. 7	113	6. 4
15:44:05	34-27-23. 1	133-58-22. 8	121. 2	108	6. 3
15:44:10	34-27-23. 0	133-58-23. 3	112. 2	100	5. 8
15:44:13	34-27-22. 9	133-58-23. 6	108. 8	095	5. 6
15:44:20	34-27-22. 9	133-58-24. 3	096. 3	079	4. 9
15:45:02	34-27-23. 8	133-58-25. 5	071. 2	038	1. 0
15:45:06	34-27-23. 8	133-58-25. 6	087. 6	039	0. 8
15:45:26	34-27-23. 8	133-58-25. 9	092. 5	045	0. 6
15:45:30	34-27-23. 8	133-58-25. 9	084. 9	045	0. 4
15:45:33	34-27-23. 8	133-58-25. 9	074. 5	045	0. 3
15:46:10	34-27-23. 9	133-58-26. 1	040. 0	046	0. 3
15:46:20	34-27-23. 9	133-58-26. 0	056. 0	045	0. 2
15:47:00	34-27-24. 0	133-58-26. 1	058. 2	045	0. 2
15:47:20	34-27-24. 0	133-58-26. 1	058. 2	045	0. 0

※ 船位は、船尾操作室上方に設置された G P S アンテナの位置 (船首から 5 6 m、右舷から 1 m) である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。