

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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	旅客負傷
発生日時	令和6年5月2日 12時10分ごろ
発生場所	広島県呉市御手洗港久比第2棧橋 御手洗港久比沖防波堤西灯台から真方位095° 260m付近 （概位 北緯34° 11.3′ 東経132° 49.9′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船みかどは、着棧操船中、棧橋に接触した際、衝撃で旅客3人が転倒する等して負傷した。
事故調査の経過	令和6年5月7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。 令和6年11月28日、その時点までの事実調査結果に基づき、国土交通省海事局及び一般社団法人日本旅客船協会に対して事実情報の提供を行った。 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	旅客船兼自動車渡船 みかど、19トン 273-10181、斎島汽船株式会社（A社） 13.62m（Lr）×5.20m×1.60m、鋼 ディーゼル機関、121.35kW、平成11年3月（写真1参照） 
乗組員等に関する情報	船長 54歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和元年11月29日 免許証交付日 令和元年11月29日 （令和6年11月28日まで有効） 旅客A 80歳 旅客B 80歳 旅客C 71歳

写真1 本船

死傷者等	軽傷 3人（旅客A、旅客B及び旅客C）
損傷	本船 なし 栈橋 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	(1) 本件栈橋への接触までの経過 本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、旅客5人を乗せ、車両1台を積載し、令和6年5月2日12時00分ごろ、御手洗港久比（以下「久比港」という。）に向けて、呉市^{みかど}三角島三角港を出港した。 本船は、両頭船で、久比港側を船首、三角港側を船尾としており、上甲板の右舷側に客室、その左舷側に車両区画が、また、車両区画の中央上部に操舵室が設けられていた。 船長は、単独で操舵室内の船首操船コンソールの船尾方に立ち、主機操縦レバー等を操作しながら、本船を速力約5ノットで東南東進させ、久比第2栈橋（以下「本件栈橋」という。）の西方約100mで主機操縦レバーを後進の位置にして減速を開始した。（図1、図2参照） 図1 操舵室内の機器配置 図2 機関操縦コンソール 船長は、船首部のランプドアを下げながら本件栈橋に接近したところ、ふだんよりも同ドアが本件栈橋の上に乗って過ぎて、同ド

アの両舷側中央付近に取り付けられた円柱状のピン（以下「ストッパー」という。）が下がらなくなった。

ストッパーは、ランプドアより下に出して、本件栈橋の西端に設置された防舷材（タイヤ）に当てて、本船が本件栈橋に接近し過ぎないようにする目的で同ドアに取り付けられていた。（図３参照）

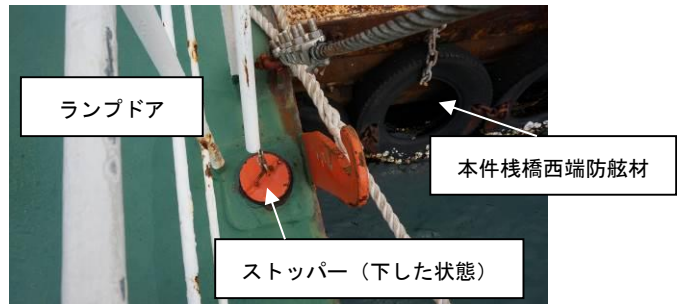


図３ ストッパー

船長は、本船を少し後進させてストッパーを下げようとしたが、後進の勢いがつき過ぎたと思い、ストッパーが下がる前に主機を前進とした。

船長は、ストッパーが下がらないまま、今度は前進行きあしがつき過ぎたと思い、主機操縦ハンドルを一気に後進の位置としたが、後進とならず、前進行きあしがついたまま、１２時１０分ごろ船首部が本件栈橋の西端に接触した。

(2) 旅客負傷の経過

旅客Ａは、車両区画の車両付近に立っていたところ、本件栈橋への接触時の衝撃で、１２時１０分ごろ転倒して右下腿挫傷等を負った。

船長は、操舵室から車両区画へ降りた際、旅客Ａを認めて容態を確認した。その後、旅客Ａは、自力で下船した。

旅客Ｂは、客室外の船尾側に立っていたところ、衝撃で転倒して頸椎捻挫等を負ったが、自力で下船した。

旅客Ｃは、客室内の椅子に座っていたところ、衝撃により腰椎捻挫等を負ったが、自力で下船した。

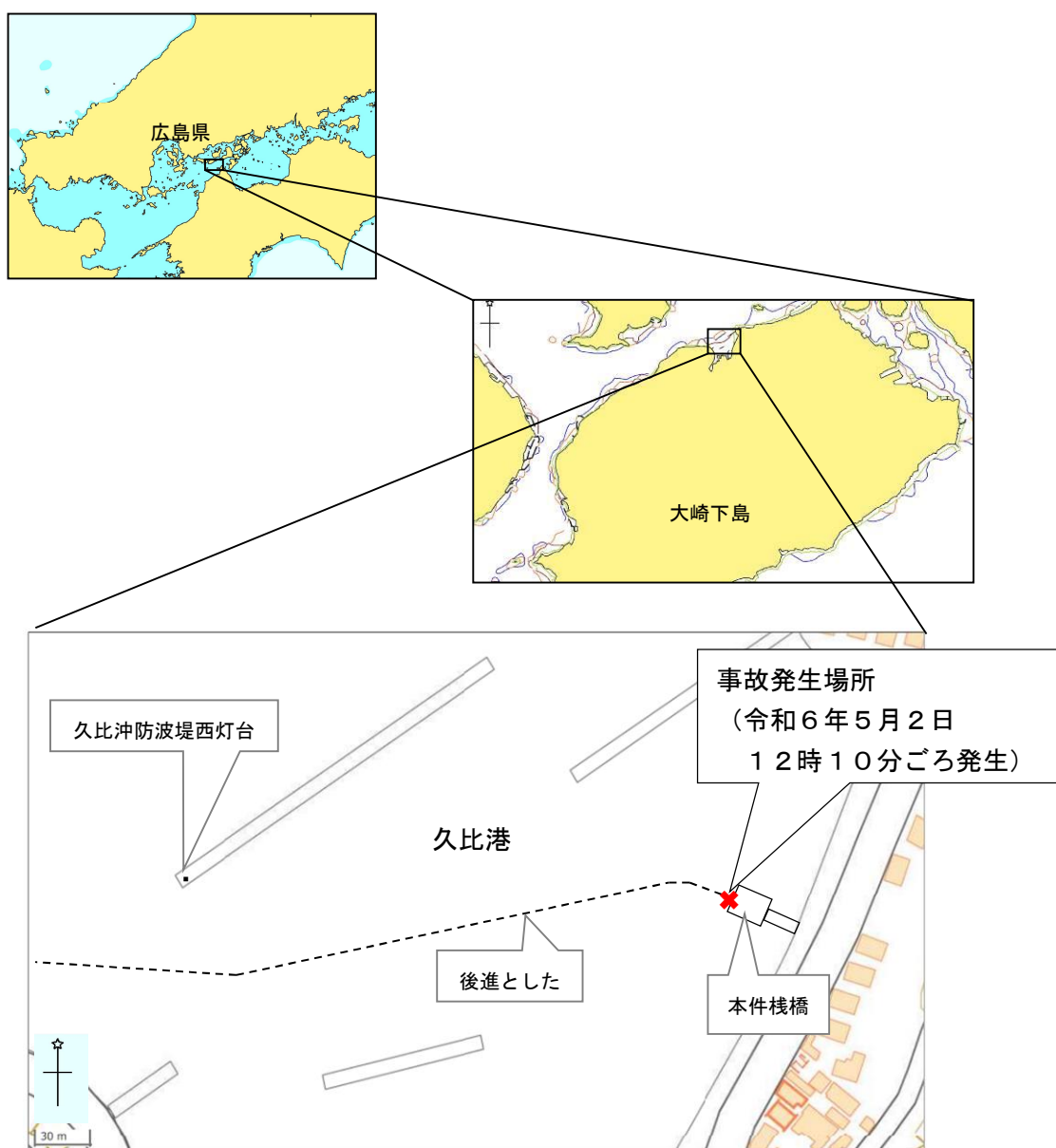
（図４ 参照）

	図4 負傷した旅客の位置 (3) 本件桟橋への接触後の経過 本船は、後進したのち、ストッパーを下げて、本件桟橋に着桟した。 船長は、次のことから事故と思わず、本事故発生をA社に連絡しなかった。 ・ 旅客Aが負傷したものの自力で下船したこと ・ 旅客B及び旅客Cが下船していて負傷したことを知らなかったこと ・ ふだんよりも強く本船桟橋に接触したが本船及び桟橋に損傷がなかったこと 船長は、本船に損傷がなく、運航可能と判断して、運航を続けた。 A社担当者は、三角島の島民から本事故の連絡を受け、乗船者を訪問又は電話で連絡して容態等の確認を行ったのち、運輸局、海上保安庁等に本事故発生を通報した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	(1) 着桟時の旅客への注意喚起に関する情報 A社は、着桟前に、着桟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。 船長は、着桟前に、着桟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。 (2) 主機操縦ハンドルの操作に関する情報 主機操縦ハンドルは、操舵室左舷側の機関操縦コンソールに1つ設置されており、クラッチと主機の回転数を1つのハンドルで操作する仕組みになっていた。 A社担当者によると、前進の位置から一気に後進の位置とすると、後進にならない場合があり、後進にする場合は、いったん中立の位置としたのち、後進の位置にする必要があった。 主機操縦ハンドルの操作方法について、船長及びA社の他の船長は知っており、また、A社は、新規採用の船員の操船訓練の際

	に同操作方法を指導していた。 船長は、本事故当時、慌てていたので、主機操縦ハンドルを前進の位置から一気に後進の位置にしてしまったと思った。 (3) 船長の乗船履歴等に関する情報 船長は、令和6年1月にA社に採用され、操船訓練等を行ったのち、2月中旬頃から船長として本船に乗船していた。 船長は、A社に入社する以前、旅客船を操船した経験がなかった。 (4) A社の操船訓練等に関する情報 A社は、船員を採用したのち、A社の船長が乗船、指導する状態で、2か月程度操船、着栈等の訓練を行い、安全に操船、着栈等が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。 (5) 同種事故の発生状況 令和6年11月末までに当委員会が報告書を公表した着栈時等の衝撃で旅客が負傷した事故（以下「着栈時旅客負傷事故」という。）は29件あり、74人の旅客が負傷している。 最近では、令和5年9月から令和6年4月までに着栈時旅客負傷事故が2件発生し、2人の旅客が負傷している。 これら2件の着栈時旅客負傷事故では、船長が、着栈前に、着栈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。また、これら2件の報告書では、同種事故の再発防止及び被害の軽減に役立つとして次の再発防止策を提示している。 ① 旅客船の運航者は、乗組員に対して、着栈等の前に、着栈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。 ② 乗組員は、着栈等の前に、着栈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。
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 なし なし 本船は、着栈操船中、船長が、主機操縦ハンドルを前進から後進に一気に入れたことから、後進に入らず、前進行きあしが残った状態で本件栈橋に接触し、衝撃で旅客3人が転倒等したことにより負傷したものと考えられる。 船長は、主機操縦ハンドルを前進の位置から一気に後進の位置に移動すると後進に入らない場合があることを知っていたが、慌てていた

	ことから、主機操縦ハンドルを一気に移動させてしまったものと考えられる。 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、旅客B及び旅客Cが衝撃に備えることができず、転倒等して負傷したものと考えられる。 A社は、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を行わなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、着棧操船中、船長が主機操縦ハンドルを前進から後進に一気に入れたため、後進に入らず、前進行きあしが残った状態で本件棧橋に接触し、衝撃で旅客3人が転倒等したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、着棧するまで席を立たないよう、乗組員が口頭で注意するとともに、船内に同様な注意を記載した文書を掲載した。 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。 ・ 船長は、主機操縦ハンドルを操作する際、慌てることなく、前進、後進等とすることが確実にできるよう適正に操作すること。 ・ 旅客船の運航者は、船長の交代に当たっては、あらかじめ技量の確認を確実にし、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。 ・ 船長、運航管理者等は、事故が発生した場合、直ちに海上保安庁、運輸局等に通報すること。

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