

船舶事故調査報告書

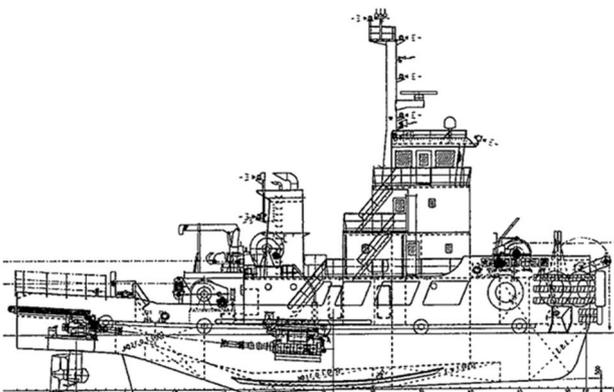
令和7年6月4日

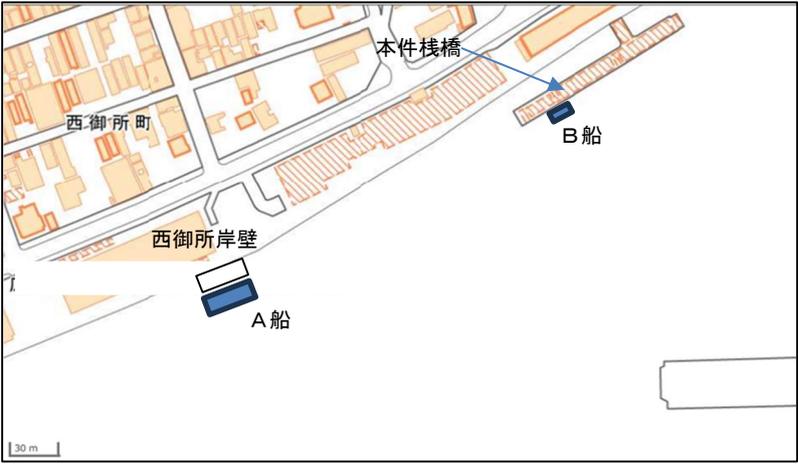
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

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（棧橋）
発生日時	令和6年8月25日 09時58分ごろ
発生場所	広島県尾道市尾道駅前棧橋 西御所四等三角点から真方位075°450m付近 （概位 北緯34°24.1′ 東経133°11.6′）
事故の概要	旅客船シトラスは、着棧中、引船第三十八安芸丸の航走波により動揺して、左舷船尾部が棧橋に衝突した。 シトラスは、陸上作業員が負傷し、オーニング支柱に曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月28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	A 引船 第三十八安芸丸、175トン 142713、東広海運株式会社、アキ・マリン株式会社（船舶借入人、A社） 29.19m×8.80m×3.25m、鋼 ディーゼル機関2基、1,912kW（合計）、平成28年4月 （図1 参照）  図1 A船 B 旅客船 シトラス 18トン、 250-11652広島、株式会社瀬戸内クルージング（B社）

	11.99m (Lr) × 3.80m × 1.67m、軽合金 ディーゼル機関2基、507kW (合計)、昭和60年8月
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 64歳 五級海技士 (航海) 免許年月日 平成8年7月4日 免状交付年月日 令和3年3月10日 免状有効期間満了日 令和8年7月3日</p> <p>B 船長B 72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 昭和55年8月4日 免許証交付日 令和4年6月7日 (令和10年3月11日まで有効)</p> <p>陸上作業員 69歳</p>
負傷者	軽傷 1人 (陸上作業員)
損傷	<p>A なし</p> <p>B オーニング支柱に曲損等 棧橋 なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、広島県福山市横島西方沖に向け、令和6年8月25日08時53分ごろ尾道市西御所の岸壁を出航した。</p> <p>A船は、尾道駅前棧橋 (以下「本件棧橋」という。) に着棧中のB船の南方約50mを約11ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ) で北東進した際、航走波が発生し、同航走波を受けたB船が動揺して本件棧橋に衝突した。(図2参照)</p>  <p>※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作 図2 本件棧橋周辺図</p> <p>船長Aは、B船が本件棧橋に衝突したことに気付かず、北東進を続</p>

けた。

A船は、横島西方沖に到着し、バージと引船列を構成して、10時40分ごろ横島西方沖を出航し、尾道市因島南方沖を航行中、11時40分ごろ海上保安庁から本事故の発生の連絡を受け、三原港に向けて航行し、三原港内で錨泊した。

B船は、船長Bほか甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、旅客2人を乗せ、福山市鞆^{とむ}に向けて出航する目的で、本件棧橋において出航準備を行っていた。

B船は、本件棧橋に船首、中央及び船尾にそれぞれ1本の係船索をとり、左舷船尾部に設置されていた旅客等の乗降用のタラップ（以下「本件タラップ」という。）を本件棧橋に渡して、船首を北東方に向けて左舷着けで着棧していた。（図3参照）



図3 B船及び本件棧橋

船長Bは、操舵室で出航準備を行い、甲板員Bは、本件タラップを収納しようと船尾部へ向かい、旅客2人は、客室の左舷前方に着席していた。

船長Bは、B船の右舷側を北東に向け航行するA船を認め、船尾方を見たところ、高さ約1mのA船の航走波が右舷船尾に迫ってきたので、旅客に前の椅子につかまるよう船内放送した。

B船は、A船の航走波の第2波で大きく動揺し、09時58分ごろ左舷船尾部が本件棧橋に衝突した。

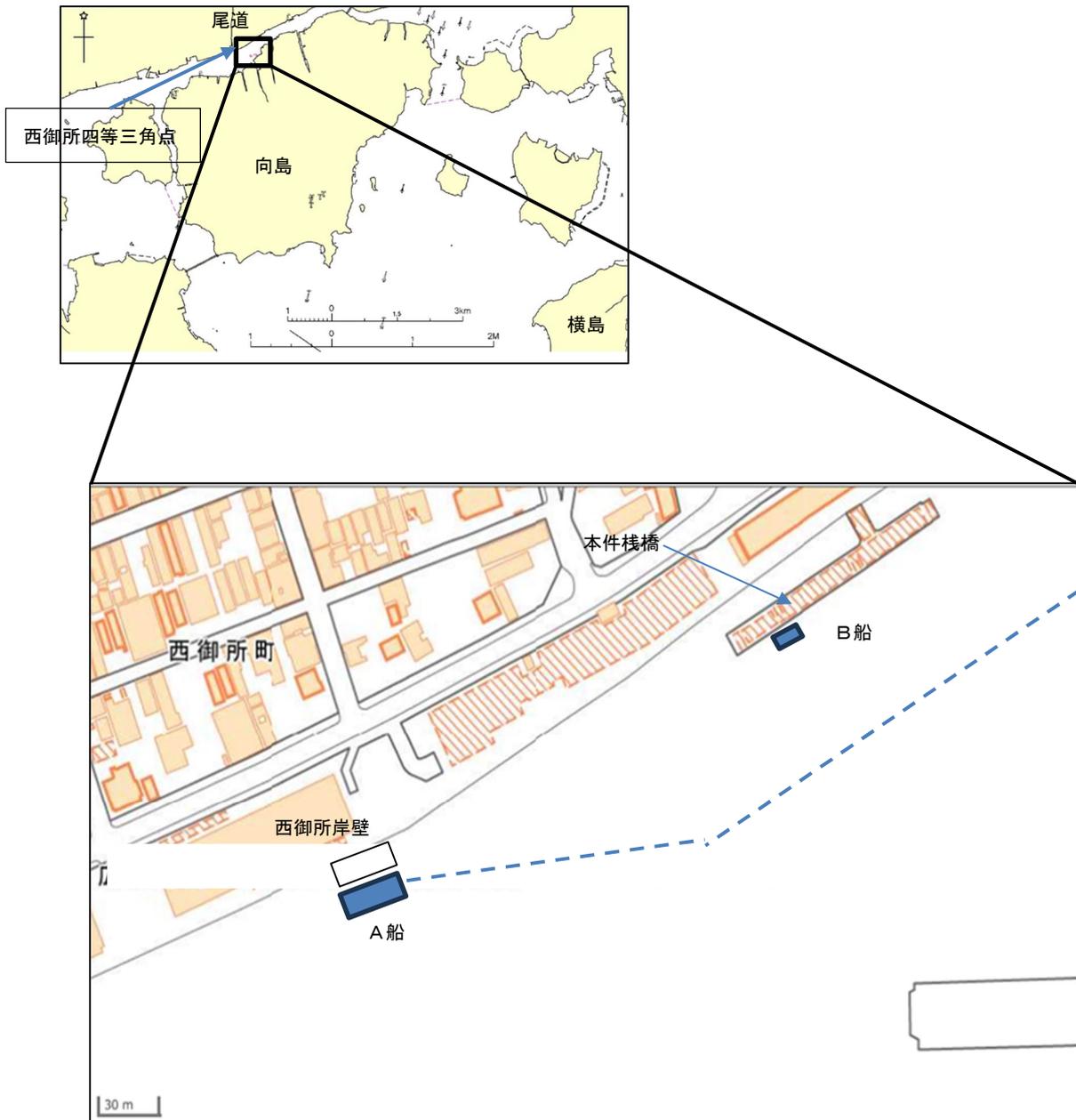
陸上作業員は、B船に乗り込み、本件タラップの収納作業を行っていたところ、B船の動揺により本件タラップが跳ね上がって額に当たり、その後右舷側に跳ね飛ばされ、左膝を船体に当てて、額及び左膝を負傷した。

船長Bは、09時59分ごろ本事故の発生を海上保安庁に通報した。

陸上作業員は、病院で受診し、頭部打撲傷、左膝打撲傷等と診断された。

	(付図1 事故発生場所概略図 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、尾道付近でA社のタグボートを年に1回程度運航しており、本件棧橋付近を航行する際は、航走波が発生しないよう減速して航行していた。</p> <p>A社は、A船を含めて所有する船舶への訪問安全指導（年数回）の際、旅客船が着棧している棧橋付近等を航行する場合は、大きな航走波が発生しないよう減速して航行するよう指導していた。</p> <p>船長Aは、西御所岸壁を出航したのち、尾道駅側と尾道市向島間^{むかいしま}を航行する渡船に注意していたが、横島西方沖に錨泊中のバージと引船列を構成して横島西方沖を出航する時間が近くなって気が急いでいたので、本件棧橋付近で減速して航行することを忘れていた。</p> <p>A社は、船長Aに対して、本事故発生日の横島西方沖出航の時間を厳守するよう指示してはいなかった。</p>
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	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は北東進中、B船は本件棧橋に着棧中、A船が、B船の南方約50mを約11knの速力で航行したことから、発生した高さ約1mの航走波によりB船が大きく動揺して、B船の船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、横島西方沖からの出航時間が近くなっており、気が急いでいたことから、本件棧橋付近で減速することを忘れていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北東進中、B船が本件棧橋に着棧中、A船が、B船の南方約50mを約11knの速力で航行したため、発生した高さ約1mの航走波によりB船が大きく動揺して、B船の船尾部が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"> ・船長は、狭水道等を航行する場合、自船の航走波で小型船舶が棧橋に衝突等することがないように十分減速して航行すること。 ・運航者は、船長に対して、狭水道等を航行する場合には十分減速して航行するよう指導すること。 ・船長は、時間的余裕をもって運航すること。

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作