

船舶事故調査報告書

令和7年10月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（栈橋）												
発生日時	令和7年4月25日 17時45分頃												
発生場所	阪神港大阪第2区（安治川 ^{あじ} 右岸） 大阪北港口防波堤灯台から真方位057° 1.47海里（M）付近 （概位 北緯34° 39.9′ 東経135° 26.3′ ）												
事故の概要	旅客船 ^{ユニバー} UC80は、離栈操船中、栈橋に衝突した。												
事故調査の経過	令和7年4月30日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済												
事実情報	船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 旅客船 UC80、48トン 135552、株式会社ユニバーサルクルーズ（A社） （写真1参照）  写真1 本船												
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）（履歴限定）												
負傷者	なし												
損傷	本船 左舷船首ハンドレールに曲損及び脱落 栈橋 栈橋固定用錨の錨鎖巻取装置に擦過傷												
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 (1) 海上保安庁による観測値 本事故発生場所の西南西方約3.2Mに位置する大阪灯台における本事故当日の観測値は、次のとおりであった。 <table><tr><th>時刻 (時:分)</th><th>風速 (m/s)</th><th>風向</th></tr><tr><td>16:55</td><td>4</td><td>西</td></tr><tr><td>17:25</td><td>3</td><td>北北西</td></tr><tr><td>17:55</td><td>9</td><td>北</td></tr></table> (2) 気象庁による観測値	時刻 (時:分)	風速 (m/s)	風向	16:55	4	西	17:25	3	北北西	17:55	9	北
時刻 (時:分)	風速 (m/s)	風向											
16:55	4	西											
17:25	3	北北西											
17:55	9	北											

写真1 本船

本事故発生場所の東方約5.4Mに位置する大阪管区气象台における本事故当日の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
17:10	3.9	北	7.4	北
17:20	4.5	北	7.6	北
17:30	3.4	北	5.7	北
17:40	4.2	北	8.3	北
17:50	3.4	北	7.4	北北東

(3) 乗組員による観測値

本事故発生場所付近の風速及び風向は、離棧開始前が約5～6 m/s、西、本事故発生時が約9～10m/s、北であった。

海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期

瀬戸内海における海上警報、大阪府大阪市における注意報及び警報は発表されていなかった。

事故の経過

本船は、大阪市^{このはな}此花区^{ゆめしま}夢洲と同区桜島1丁目を結ぶ2機2軸2舵の定期船で、船長ほか2人が乗り組み、旅客がいない状態で、桜島1丁目の浮棧橋（以下単に「棧橋」という。）に左舷着けしていた。

船長は、回航の目的で夢洲に向けて離棧することとし、係留索を前方スプリングのみとし、左舷着けの状態から船首を支点として船尾を棧橋から約45°の角度まで振り出した後、前方スプリングを取り外し、後進して左回頭することとした。（図1参照）



図1 船長の離棧概要（国土地理院 地理院地図を加工して作成）

船長は、離棧操船を開始する前、本船付近の風向及び風速を確認したところ、西からの約5～6m/sの風であり、本船を棧橋から離す方向に吹いていたので、ふだんどおり微速力で後進した後、左回頭することとした。

船長は、船首に航海士、船尾に機関長を配置し、自身が操舵室で手

動操舵による操船に当たり、船尾を振り出す目的で、左舵一杯とし、右舷機を微速力前進とした。

船長は、船首部が栈橋に接近しないよう、左舷機を中立又は微速力後進としながら、船首尾線と栈橋の角度が約 45° となったので、本船を後進させるため、航海士に前方スプリングを解かせ、舵中央とし、両舷機を微速力後進とした。

本船は、後進を開始して間もなく、風向及び風速が変化し、約 $9\sim 10\text{ m/s}$ の北風によって船尾が風下に落とされるとともに船体が栈橋側に圧流されるようになった。

船長は、船首が栈橋に接近していたので衝突の危険を感じ、船首を右舷方に振って栈橋から離れた後、そのまま後進して栈橋から離そうと思い、右舷機を微速力後進から半速力後進としたものの、本船は、栈橋側に圧流され続け、左舷船首部が栈橋に衝突した。(図2参照)



図2 事故発生経過概略図(国土地理院 地理院地図を加工して作成)

船長は、負傷者がいないこと並びに本船及び栈橋の損傷状況を確認し、運航管理者に本事故の発生を報告した。

運航管理者は、海上保安庁、運輸局及び栈橋所有者に本事故の発生を通報した。

本船は、自力航行に支障がないことが確認され、運航を再開し、後日損傷箇所の修理が行われた。

船長は、本船の船長として約10か月の経験があったが、これまで本船を離棧させる際、北寄りの強い風の中で離棧させる際は、船尾を約 45° まで振り出した後、両舷機を半速力後進としていたが、本事故時は、西寄りの風であったので、両舷機をふだんどおり微速力後進とした。

船長及び運航管理者は、栈橋北西方に位置するビル群の影響により、栈橋付近では風向及び風速が急に変化することがあるのを知っていたが、出航前に気象予報を確認した際、離棧時は西又は南西からの風が吹く予報であったので、北から強い風が吹くことを想定していなかった。

	文献^{*1}では、沖からの強風を受ける状況で左舷着けの状態から離岸する際は、船首尾線が岸壁と45°になるまで前進力を付けて船尾を離れた後、風圧に打ち勝つ強い後進力を掛けて離岸する方法が紹介されている。 本船は、サイドスラスターがない船舶であった。
分析	本船は、風速約5～6m/sの西風が吹く状況下で離棧操船中、船長が低速力で本船を後進させていたことから、離棧後に風向が北で風速が9m/sに変化した際、船体が棧橋側に圧流され、左舷船首部が棧橋に衝突したものと考えられる。 船長は、離棧前に風向及び風速を確認した際、西からの約5～6m/sの風で、本船を棧橋から離す方向に吹いており、北から強い風が吹くことを想定していなかったことから、ふだんどおり低速力で本船を後進させていたものと考えられる。 船長は、船首が棧橋に接近した時点で、船首を右舷方に振って棧橋から離そうと思い、右舷機のみを微速力後進から半速力後進としたが、この時点で両舷機とも半速力後進としていれば、棧橋との衝突を回避できた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、風速約5～6m/sの西風が吹く状況下で離棧操船中、船長が北から強い風が吹くことを想定せずに低速力で本船を後進させていたため、離棧後に風向が北で風速が9m/sの風が吹く状況に変化した際、船体が棧橋側に圧流されて左舷船首部が棧橋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、所有船舶の乗組員に対し、離棧時には風向及び風速の変化を考慮し、船尾を棧橋から大きく離し、回頭に十分な距離を空けてから離棧するとともに、棧橋に衝突するおそれがある場合には適宜半速力後進とするよう指示した。 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。 ・ 船長は、離棧する場合、自船の船体形状（風圧面積）を考慮の上、風向風速の変化に応じた適切な速力等で操船すること。

^{*1} 「操船通論（八訂版）」（本田啓之輔、株式会社成山堂書店、平成23年12月発行）