

# 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
発生日時	令和6年12月17日 13時50分頃
発生場所	広島県広島港 宇品灯台から真方位090° 1.1海里付近 (概位 北緯34°20.5′ 東経132°29.1′)
事故の概要	旅客船兼自動車渡船かなわ富士は、着棧操船中、係留中の油タンカー弥栄 8に衝突した。
事故調査の経過	令和7年2月20日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	<p>A 旅客船兼自動車渡船 かなわ富士、283トン 144226、株式会社新来島宇品どつく（A社） (写真1参照)</p>  <p>写真1 A船</p> <p>B 油タンカー 弥栄 8、19トン 270-49753広島、有限会社バンカー・サプライ（B社）</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、三級（航海）</p> <p>B 船長B、一級小型・特殊・特定</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部防舷材に破損（写真2参照）</p> <p>B 右舷中央部ブルワークに凹損（写真3参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>写真2 A船損傷状況      写真3 B船損傷状況 (A社提供)</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北～北北東、風速 約5～7m/s 視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、A社の従業員、車両を中心に運送しており、船長A及び乗組員2人が乗り組み、旅客4人を乗せ、車両5台を積載し、令和6年12月17日13時30分頃、広島県広島市金輪島<sup>かなわ</sup>に向け、広島市宇品中央物揚場を出航した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室で操船に当たり、乗組員2人が車両甲板のランプゲート付近で下船の準備等を行っていた。</p> <p>A船は、金輪島北方沖を東進した後、同島に沿って右転しながら、A社のフェリー着桟場（以下「本件着桟場」という。）に向かい、本件着桟場まで約300mのところまで主機を中立とし、減速しながら、本件桟橋に接近した。</p> <p>本件着桟場の着桟面は東方を向いており、北側に桟橋が、南側にA社のドライドックがあり、A船が本件着桟場に着桟しようとしたときには、同ドック内の海水をポンプで排水しており、本件着桟場に向けて排水の流れ（放水流）が発生していた。（図1参照）</p> <p>船長は、放水流を認めたが、大きな影響はないと考え着桟操船を継続した。</p> <p>A船は、船首を西南西に向けて本件着桟場に接近し、約10mまで接近したところで、左舷方から強い放水流を受けて、船首が右に約20°振れたので、船長Aが、右舷方にある桟橋との衝突を避ける目的で、後進しながら同桟橋から離そうとして、主機を後進、舵を左一杯、バウスラスターを左とした。（図1①及び②参照）</p> <p>乗組員は、A船の動きに気付いて、携帯電話でドックの作業責任者に、ドックの排水を止めるよう要請した。</p> <p>A船は、後進して放水流の流域を出たところで、船長Aが、沖へ出ようとバウスラスターを右、主機を中立としたものの、右舷方からの風等により船首を北西方に向けたままドック方に流され、A船の左舷船尾部が、ドック南側の岸壁に係留中のB船の右舷中央部に衝突した。（図1③及び④参照）</p>

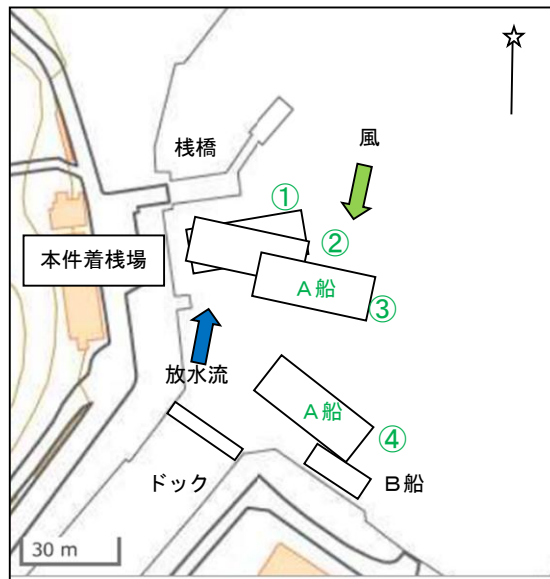


図1 A船の動き

A船は、衝突直後にドックの排水が止まって、B船から離れ、沖へ移動した後、本件着桟場に着桟した。

船長Aは、旅客の負傷、車両の損傷の有無及び船体の状態を確認した後、本件着桟場付近にいたA社担当者に本事故の発生を報告し、A社担当者が海上保安庁に通報した。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、ドックの南側の岸壁に係留して荷役を行っていた。

B船は、荷役が終了したので、主機を運転し、係船索を岸壁に取った状態で、操舵室で離岸の準備をしていた船長Bが接近してくるA船を認めたもののどうすることもできず、A船が衝突した。

船長Aは、内航貨物船の船長等を務めた後、令和6年4月にA社に入社し、ドックマスター補佐及びA船の代理船長を務めていた。

船長Aは、令和6年8月まで、A船の専任の船長の指導を受けながらA船の操船訓練を行い、9月からは、専任の船長が休暇の日などにA船に代理船長として乗船しており、本事故までの乗船数は約10日であったが、放水流が発生している状態で着桟した経験はなかった。

船長Aは、本件着桟場で放水流を受ける可能性があることを知っていたが、A社及びA船の前任船長から、放水流を受けたときに注意すべき事項、操船方法等を聞いていなかった。

## 分析

本船は、本件着桟場付近にドライドックからの放水流が発生し、約5～7m/sの北風を受ける状況下、船長Aが本件着桟場に前進惰力で着けようとしたことから、本件着桟場に接近中に船首が右に振られ、後進して放水流を避けた後も北風を右舷側に受けて圧流され、B船に衝突したものと考えられる。

船長Aは、放水流がある状況で着桟操船を行ったことがなく、ま

	<p>た、A社及びA船の専任の船長から放水流を受ける状況で着栈する場合に注意すべき事項、操船方法等を聞いていなかったことから、放水流等の影響を的確に判断できなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件着栈場付近にドライドックからの放水流が発生し、約5～7m/sの北風を受ける状況下、船長Aが本件着栈場に前進惰力で着けようとしたため、本件着栈場に接近中に船首が右に振られ、後進して放水流を避けた後も北風を右舷側に受けて圧流され、係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の対策を採ることとした。</p> <p>船長は、本件栈橋付近に放水流を認めた場合、ドライドックの担当者にドライドックからの排水を停止するよう要請し、放水流が収まってから、本件栈橋に着栈すること。</p> <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"> <li>・ 船長は、潮流、風等の外力を受ける状況で着栈等する場合、外力の影響を的確に判断して、着栈等の操船を行うこと。</li> <li>・ 船長は、施設からの排水等の影響がある場合、排水を停止させる等して、外力の影響を減じてから着栈等すること。</li> </ul>