

# 船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年5月9日 12時20分頃
発生場所	滋賀県彦根市彦根港 松原四等三角点から真方位278°890m付近 (概位 北緯35°17.1' 東経136°14.8')
事故の概要	旅客船 <sup>キラリ</sup> Kirariは、岸壁に接近中、無人の状態で係留中の旅客船第5わかあゆに衝突した。
事故調査の経過	令和7年5月15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	A 旅客船 Kirari、117.42トン 126443、近江トラベル株式会社 B 旅客船 第5わかあゆ、62トン 126491、近江トラベル株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部ハンドレールに曲損 B 右舷船首部にペイント剝離
気象・水象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約6m/s、視界 良好 水象：湖上 平穏
事故の経過	<p>A船は、彦根港北側の岸壁（以下単に「岸壁」という。）西端付近に入船左舷着けで係留されていた。</p> <p>A船は、船長及び機関長が乗り組み、遊覧準備のため、岸壁東端付近にある‘二つの遊覧船乗り場のうち東側の乗り場’（以下単に「東側乗り場」という。）にシフトする目的で離岸した。</p> <p>A船は、右舷船首方から風速約6m/sの南東風を受ける状況下、東進を続け、‘二つの遊覧船乗り場のうち西側の乗り場’（以下単に「西側乗り場」という。）に入船左舷着けで係留されているB船の右舷方に到達した。</p> <p>船長Aは、岸壁のビット付近で待機している運航管理者から船首配置の機関長がスプリングラインを受け取ることができるようにするため、ふだんどおり船首がビットに向くよう左舵を取った。</p> <p>船長Aは、両舷主機を適宜後進に操作して前進行きあしを抑えるとともに、機関長がスプリングラインを受け取った後、船体を岸壁に対して平行にしようと右舵を取った。</p> <p>船長Aは、両舷主機の操縦レバーを中立の位置にして僅かな前進行きあしでA船を着岸させようとしていたところ、船尾方から音が聞こ</p>

えた。

船長Aは、A船を係留させた後、運航管理者とともにA船及びB船を確認し、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部に損傷があることを認めた。(図1、図2参照)

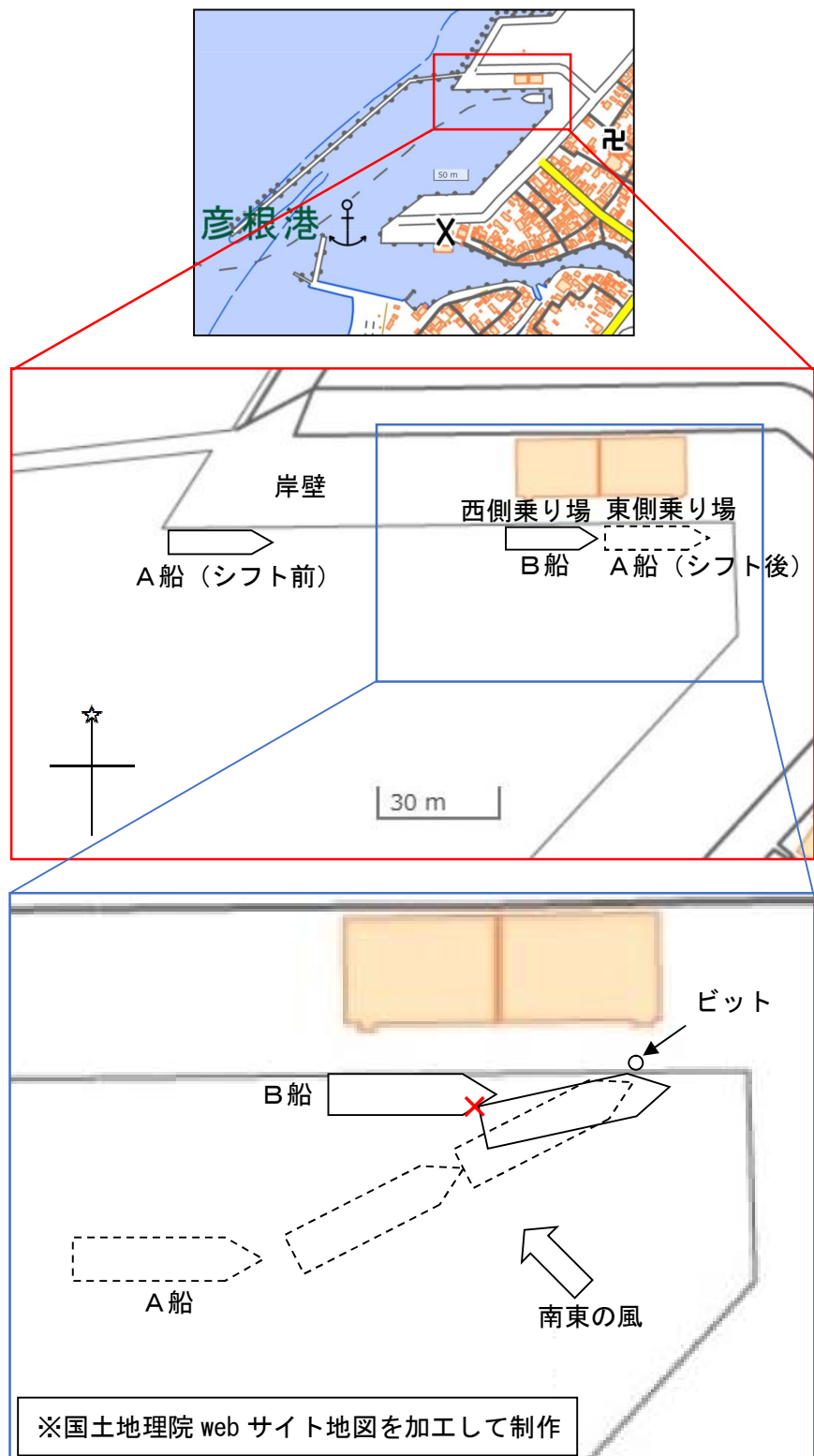
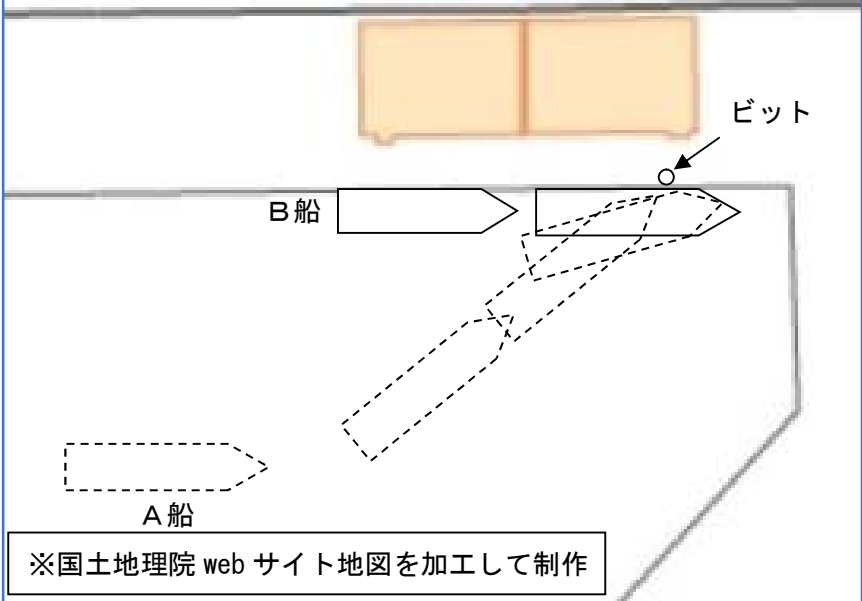


図1 事故発生経過概略図

	 <p style="text-align: center;">図2 ふだんの着岸操船</p> <p>船長Aは、本事故の発生を安全統括管理者に電話で連絡した。  遊覧船乗り場の事務所職員は、本事故の発生を警察に通報した。  A船は、スラスターが装備されていなかった。  B船は、無人の状態で、西側乗り場に係留中、A船が衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、東側乗り場に向けて東進中、右舷船首方から風速約6 m/sの南東風を受けていたことから、岸壁寄りに圧流されていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が岸壁寄りに圧流されている状況下、風向及び風速を考慮せずにふだんどおり船首が岸壁のビットに向くよう左舵を取ったことから、岸壁に対するA船の進入角度が小さくなったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、西側乗り場に係留中のB船の右舷船首部にA船の左舷船尾部が接近している中、A船の船体を岸壁に対して平行にしようと右舵を取ったことから、A船がB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、無人の状態で係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が、風速約6 m/sの南東風を受けて岸壁寄りに圧流されている状況下、船長Aが、東側乗り場へ着岸操船中、風向及び風速を考慮せずにA船を岸壁に接近させたため、岸壁に対するA船の進入角度が小さくなり、西側乗り場に係留されているB船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、風の影響を受けて着岸操船を行う場合、風向及び風速を考慮し、進入角の調整をしながら着岸させること。</li> <li>・ 甲板上で作業に当たる乗組員は、操船者に対して、停泊船等と自</li> </ul>

	船との相対位置関係について、適宜助言すること。
--	-------------------------