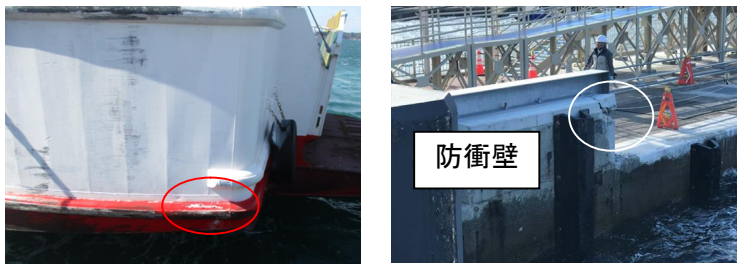


船舶事故調査報告書

令和7年8月27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1月29日 10時04分頃
発生場所	広島県呉市呉港 小麗女島灯台から真方位091° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.4′ 東経132° 33.4′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船 翔洋丸は、着栈操船中、栈橋に衝突した。
事故調査の経過	令和7年2月5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
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客船兼自動車渡船 翔洋丸、871トン 143788、石崎汽船株式会社（A社） 
乗組員等に関する情報	船長 四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾部防舷材に擦過傷 栈橋 防衝壁のコンクリートに欠損 （写真2 参照） 
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約10m/s（平均） 約12m/s（瞬間）（本船の風向風速計のデータ）、視界 良好 海象：波向 西、波高 約0.5m、潮汐 高潮時 呉市には、令和7年1月28日10時05分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、旅客27人を乗せ、車両7台を積載し、令和7年1月29日09時20分頃、広島県呉市呉港中央栈橋フェリー栈橋（以下「本件栈橋」という。）に向け、広島県広島市

広島港を出港した。

本船は、呉港入港直前に入港部署とし、操舵室に船長ほか 1 人、船首部に 1 人、船尾部に航海士ほか 1 人が配置についた。

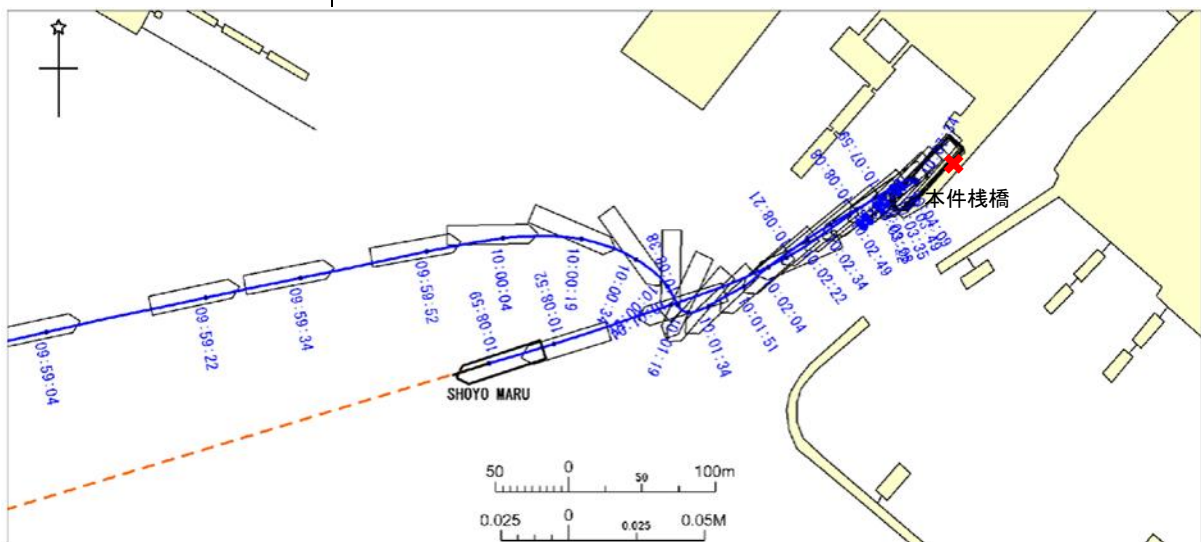
本船は、本件桟橋に出船左舷着けとする目的で右旋回し、その後北東方に後進した。

船長は、呉港付近は風が強かったので、風の影響で本船が本件桟橋方に流されると思い、ふだんより本件桟橋と本船の間を離して接近することとした。

船長は、本件桟橋との距離を、船尾部配置の航海士からの報告と操舵室左舷側からの目視で確認していた。

本船が本件桟橋に接近した時は満潮であり、本件桟橋の北東端付近に設置された壁（防衝壁）の上の部分に本船の左舷船尾部防舷材が位置する状態となっていた。（写真 2 参照）

本船は、後進しながら左舷側が本件桟橋に接近し、左舷船尾部防舷材が防衝壁に近づいた際、急に強くなった西風により圧流されて、左舷船尾部防舷材が本件桟橋の防衝壁に衝突した。（図 1 参照）



	知っていた。 船長は、昭和６０年にＡ社に入社し、甲板員としてＡ社の船舶に乗船し、平成１９年から航海士として、また、平成２９年から船長として乗船していた。
分析	本船は、強風注意報が発表される中での着棧操船中、右舷から西風を受ける状況下、船長が左舷側を本件棧橋に徐々に接近させながら後進させたことから、急に強くなった西風により圧流され、左舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。 船長は、本船の左舷船尾部防舷材が本件棧橋の防衝壁の上部に位置する状態であったが、問題なく着棧できる思い、ふだんどおり本件棧橋に沿って本船を後進させたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、強風注意報が発表される中での着棧操船中、右舷から西風を受ける状況下、船長がふだんどおり本件棧橋に沿って後進させたため、急に強くなった西風により東方に振れた左舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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、離着棧に当たり、風潮流の影響を慎重に見極め、丁寧な操船を行うこと。