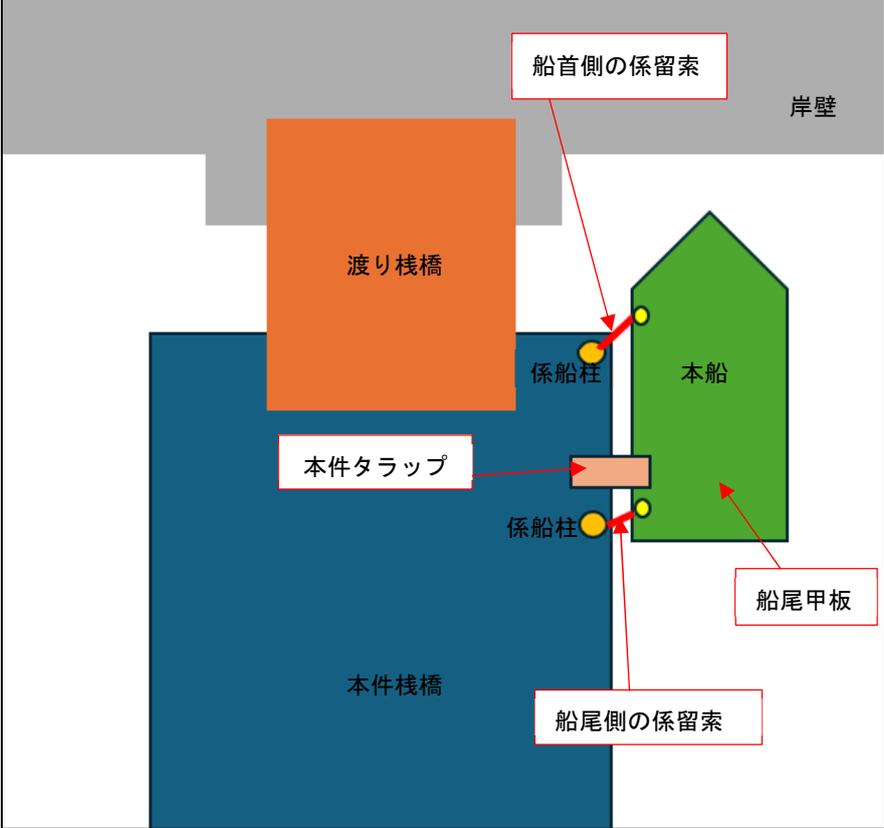


## 船舶事故調査報告書

令和8年1月14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

|  |  |
|--|--|
| <b>事故種類</b>  | 衝突（岸壁）   |
| <b>発生日時</b>  | 令和6年7月3日 11時30分頃   |
| <b>発生場所</b>  | 宮城県松島町松島港松島観光棧橋北方岸壁<br>宮城県松島町萱野崎 <sup>かやの</sup> 三等三角点から真方位355° 1.1海里（M）付近<br>（概位 北緯38°22.1′ 東経141°03.5′）   |
| <b>事故の概要</b>   | 旅客船はやぶさは、出航中、船首中央部が岸壁に衝突した。<br>はやぶさは、旅客5人が負傷し、船首部防舷材に擦過傷を生じ、また、岸壁は、側面に擦過傷を生じた。   |
| <b>事故調査の経過</b>   | 令和6年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 旅客船 はやぶさ、19トン<br>243-37196宮城、丸文松島汽船株式会社（A社）<br>16.35m（Lr）×4.49m×2.12m、FRP<br>ディーゼル機関、389.00kW、平成18年3月<br>（写真1 参照）<br><div style="text-align: center;">  </div> |
| <b>乗組員等に関する情報</b>  | 船長 56歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成9年2月18日<br>免許証交付日 令和6年1月22日<br>（令和11年1月21日まで有効）  |
| <b>死傷者等</b>  | 軽傷 5人（旅客）  |

|              |   |
|--------------|---|
| <p>損傷</p>    | <p>本船 船首部防舷材に擦過傷<br/>岸壁 側面に擦過傷</p>  |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好<br/>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>   |
| <p>事故の経過</p> | <p>本船は、松島港松島観光棧橋（以下「本件棧橋」という。）の係船柱に船首側及び船尾側からそれぞれ1本の係船索をとり、船尾甲板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、船首を北北西方に向け、左舷着けで着棧していた。（図1参照）</p>  <p>図1 本船着棧状態</p> <p>本船は、船長及び船内で商品の販売を行うA社従業員1人（以下「従業員A」という。）が乗り組み、旅客33人が本件タラップを伝って船尾甲板を経て客室に入り、宮城県仙台塩釜港塩釜区に向けて出航する準備を行っていた。</p> <p>本船は、11時30分頃、旅客全員が客室に入った後、陸上作業員によって本件タラップが取り外された。</p> <p>船長は、右舷船首側にある操縦席において主機を始動し、左舷船尾を本件棧橋から離す目的でスロットルレバーを微速としてクラッチレバーを前進に操作した後、操縦席を離れて船首左舷側へ行き、陸上作業員に船首側の係留索を放すように指示し、同係留索が放された。（写真2参照）</p> |



船首側の係留索を放す指示を陸上作業員にする目的で左舷側に移動

写真2 操縦席

本船は、船長が本件棧橋上の陸上作業員に船尾側の係留索を放す指示を出しに船内マイクのある操縦席に戻ろうとしたところ、船尾甲板上にいた従業員Aによって同係留索が放され、前進を開始した。

船長は、慌ててスロットルレバーを後進に操作しようとしたが間に合わず、本船の船首中央部が船首から約2m離れた対面の岸壁に衝突した。(写真3参照)



写真3 本船係留位置（写真は本船同型船）と対面の岸壁

旅客33人のうち数人は、まだ座席に着席しておらず、本船の船首部が岸壁側面に衝突した衝撃で転倒した。

船長は、クラッチレバーを中立位置に操作した後、負傷者の状況、浸水及び油の流出がないこと並びに船体及び本件棧橋の損傷状況を確認し、旅客5人が負傷したことを知った。

船長は、本事故の発生をA社に報告するとともに、A社を通じて消防に救急車を要請し、海上保安庁に通報した。

負傷した旅客5人は、救急車で宮城県塩釜市内の病院に搬送され、1人が後頭部及び頸部打撲、1人が頸部打撲、1人が左肘及び左膝打撲等、1人が左前腕打撲、1人が左手関節打撲とそれぞれ診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、本件棧橋から離棧する直前、係留索が放された後、船長が、左舷船尾を本件棧橋から離す目的で主機を始動し、スロットルレバーを微速としてクラッチレバーを前進に操作した状態とし、船首側及び船尾側の係留索には、前進方向に張力が掛かる状態となっていた。

本船は、本件棧橋を離棧する際、微速前進で左舵を取って左回頭し、左舷船尾を本件棧橋から離れた後、後進を行うことで離棧を行っていた。(図2参照)

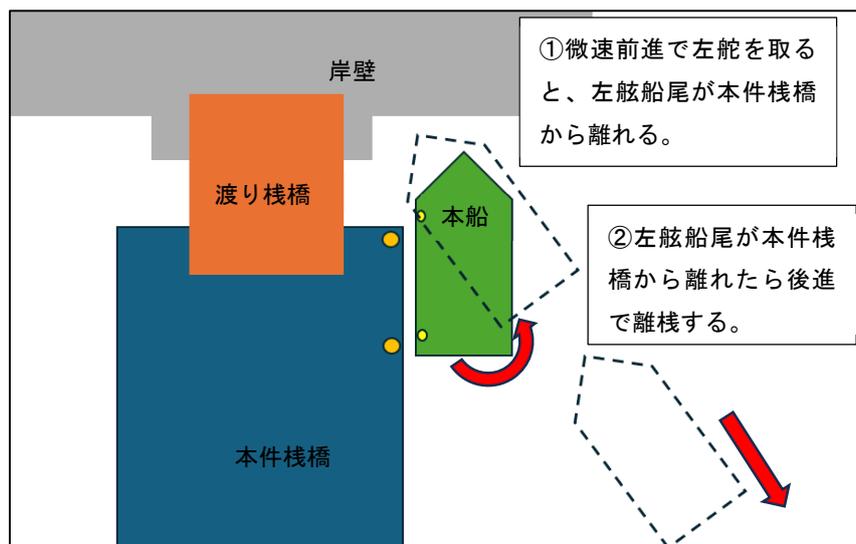


図2 本船離棧方法

船長は、ふだん、本件棧橋から離棧する際、操縦席を離れて本件棧橋側の窓に近づいて本件棧橋上の陸上作業員に対して船首側の係留索を放すよう指示を出し、船首側の係留索が放されたことを確認した後、操縦席に戻って船内マイクを使って陸上作業員に船尾側の係留索を放すよう指示を出していた。

A社の従業員は、ふだん、本船に乗船しておらず、本船の離着棧作業は、船長及び陸上作業員で行っていた。

従業員Aは、本船の旅客が団体旅行客であったので、接客の業務で乗船しており、本事故発生時、船尾甲板上にいたが、係留索を放すなど本船の運航に関わる業務を行う必要はなかった。

陸上作業員は、従業員Aに対し、旅客対応の目的で船尾甲板上から客室に移動して良いと言う意味で「もう、いいですよ。」と伝えたが、従業員Aは、船尾側の係留索を放すよう指示されたと誤解し、同係留索を放した。

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

なし

|                  |   |
|------------------|---|
| <p>判明した事項の解析</p> | <p>本船は、出航に当たり、係留した状態で主機を微速前進にし、船首側及び船尾側の係留索に張力が掛かる状況下、船首側の係留索が放された後、船尾甲板上にいた従業員Aが船尾側の係留索を放したことから、前進して船首中央部が約2 m先の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>従業員Aは、ふだんから甲板作業に従事することはなかったが、陸上作業員から「もう、いいですよ。」と言われたことを、船尾側の係留索を放すように指示されたと誤解したことから、同係留索を放したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、陸上作業員及び従業員Aに対して、船内マイクで船尾側の係留索を放すよう指示はしていなかったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p>        | <p>本事故は、本船が、出航に当たり、微速前進の状態で船首側の係留索を放した後、船尾甲板上にいた従業員Aが船長から指示がないまま船尾側の係留索を放したため、前進し、船首方の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>従業員Aが船尾側の係留索を放したのは、陸上作業員から従業員Aに「もう、いいですよ。」と言われたことを、同係留索を放す指示であると誤解したことによるものと考えられる。</p>  |
| <p>再発防止策</p>     | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 船舶の離着棧作業は、決められた手順（役割分担等）どおり行うこととし、乗組員や陸上作業員は船長の指揮に従って行動すること。</li> <li>・ 船長は、旅客が座席に着席していることを確認した後、係留索を放す作業を指示すること。</li> </ul>  |

付図1 事故発生場所概略図

