

船舶事故調査報告書

令和8年1月28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

事故種類	衝突（陸上施設）
発生日時	令和7年6月16日 13時16分頃
発生場所	阪神港神戸第1区新港第3突堤 神戸メリケンパークオリエンタルホテル灯台から真方位073° 900m付近 （概位 北緯34°40.9′ 東経135°11.9′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船りつりん2は、離岸操船中、陸上施設に衝突した。 りつりん2は、操舵室右舷ウイング側壁に破損を生じた。
事故調査の経過	令和7年6月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船兼自動車渡船 りつりん2、3,682トン 121157、ジャンボフェリー株式会社（A社） 115.91m×20.00m×11.60m、綱 ディーゼル機関（2基）、8,826kW（合計）、平成2年3月
乗組員等に関する情報	船長 62歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年3月12日 免状交付年月日 令和3年10月13日 免状有効期間満了日 令和9年3月11日
死傷者等	なし
損傷	本船 操舵室右舷ウイング側壁に破損 陸上施設 損傷なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 兵庫県神戸市には、6月16日09時48分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長ほか10人が乗り組み、旅客73人を乗せ、無人トレーラー45台、トラック8台及び乗用車8台を積載し、令和7年6月16日13時00分頃、香川県小豆島町坂手港 <small>しょうどしま さかて</small> に向けて阪神港神戸

第1区新港第3突堤の専用岸壁（以下単に「岸壁」という。）から離岸を開始した。

本船は、離岸時、入り船右舷付けの状態であった。

船長は、GPS表示器及び1.5海里レンジに設定したレーダー2台のうち1台をノースアップ、1台をコースアップとしてそれぞれ作動させ、操舵室右舷側のウイング（以下「本件ウイング」という。）に設置された操船スタンドの前に左舷方に向けて立ち、右方の船首側、左方の船尾側を確認しながら手動操舵で操船に当たり、機関士（以下「機関士A」という。）を左舷側の見張り及び風の観測に当たらせていた。

本船の出航時、前部甲板で航海士及び甲板員が係留索の巻取収納作業及び船首方の見張りを実施し、また、後部甲板で別の航海士（以下「航海士A」という。）及び別の甲板員が係留索の巻取収納作業及び船尾方の見張りを実施し、機関長又は別の機関士が機関室で主機等の監視を実施していた。

船長は、係留索のうち右舷船首のスプリングライン（船体の前後から斜めに張る係留索）を残して他の係留索を全て放し、バウスラスタを左方に作動させ、左舷主機を微速力前進とし、右舷主機を微速力後進として船尾を岸壁から放し、航海士Aから、船尾と岸壁との距離が約15～20m離れたとの報告を受けた後、スプリングラインを放し、左舷主機を微速力後進とし、バウスラスタを停止して岸壁から離れるように操船していた。

船長は、左舷方から風速約12m/sの西南西風が吹いている旨の報告を機関士Aから受けていた。

船長は、右方の右舷船首外板と岸壁との距離を注視していたが、なかなか離れないので、船首方の水際ばかりを気にしていたところ、13時16分頃、背後に衝撃を感じた。

船長は、後方を振り返ったところ、本件ウイングの壁面が損壊しているのを認めた。

船長は、操舵室右舷側の至近に僚船の跳ね上げた状態の車両積載用のランプウェイ（船と岸壁を橋渡しする可動式のスロープ）（以下「本件ランプウェイ」という。）があったので、本件ウイングと本件ランプウェイの脚部が衝突したことに気付いた。

本件ランプウェイは、本船のランプウェイの南側に隣接していたが、本件ウイングは、本船のランプウェイの上方を通過していた。

船長は、本船を停止させ、左に舵を取って前進させて元の位置に着岸させた後、乗客及び乗組員に負傷者がいないことを確認して海上保安庁に本事故の発生を通報し、A社の運航管理者に報告した。

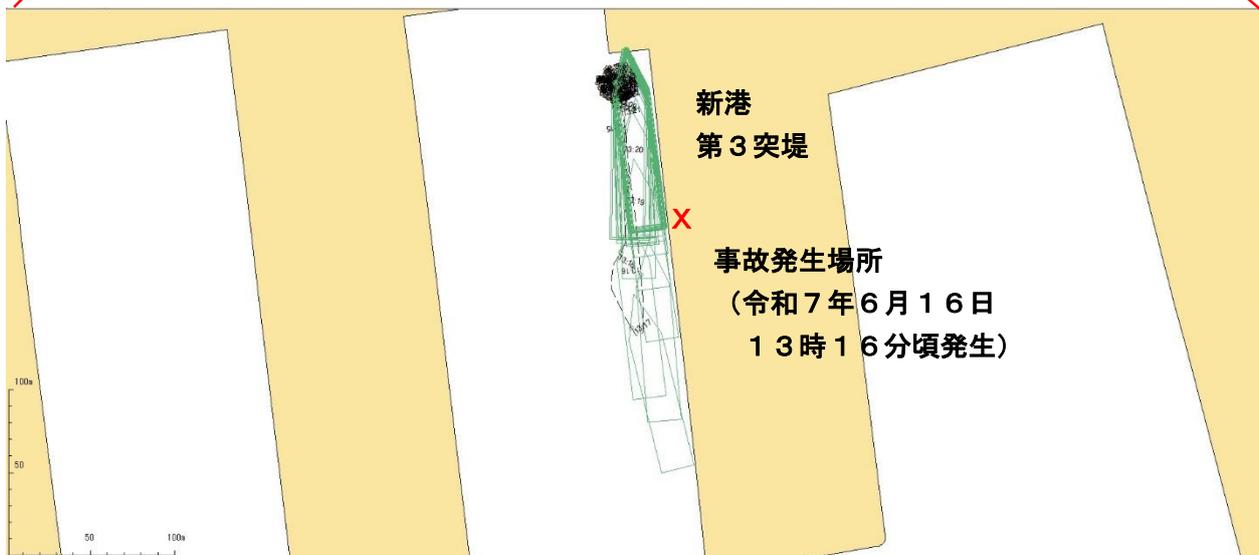
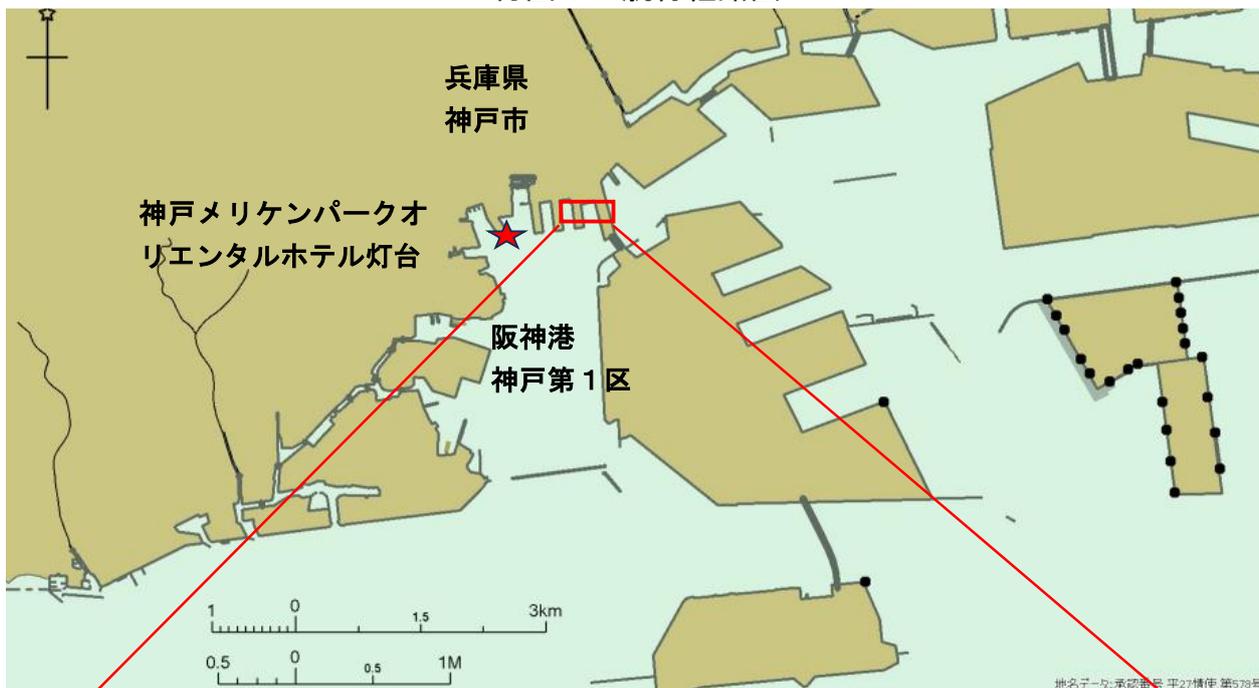
本船は、乗組員が乗客を下船させ、僚船が入港するので港外に錨泊し、17日08時10分頃に再度入港して船舶検査官による調査の結

	<p>果、航行に支障なしと判断され、広島県福山市所在の造船所に回航して18日に入渠した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 本船の配置図、付図3 本船・岸壁の配置図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船、写真2 本件ウイング及び本件ランプウェイの位置、写真3 右舷船首外板と岸壁の水際、写真4 船尾方の見通し、写真5 本事故時の本件ランプウェイ及び本船のランプウェイの状況、写真6 本件ウイングの損傷状況(船外)、写真7 本件ウイングの損傷状況(船内) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、A社に平成15年に入社後、本船に乗り組み、平成28年から船長として乗船していた。</p> <p>船長は、ふだん船首尾線と岸壁との角度が15°程度になった後、両舷の主機を後進としていたが、本事故当時、同角度が約8°しかなく、船尾が岸壁に接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長は、後部甲板配置の航海士Aから岸壁と船尾との距離が約15~20m離れたとの報告を受けた後、いつもどおり離岸できると思い、船尾方を確認していなかったため、本件ウイングが船尾方の本件ランプウェイ及び本船のランプウェイに接近していることに気付かなかった。</p> <p>航海士Aは、本事故当時を含め本船の後進の開始後に本船の船尾と岸壁との距離を報告したことがなかった。</p> <p>船長は、左舷方から風速約12m/sの西南西風が吹いている旨の報告を機関士Aから受けていたが、今まで同程度の風の影響で離岸が困難となった経験はなかった。</p> <p>本件ウイングは、右舷外板から約1.2m外側に出ていた。</p> <p>本件ランプウェイの脚部は、本事故当時、跳ね上げた状態で、岸壁法線(慣用的な土木用語で、岸壁の表面の水平方向の軸線)から約0.9m岸壁側にあった。</p> <p>本件ランプウェイは、出航時、前部甲板及び後部甲板にいた乗組員からは見えない位置にあった。</p> <p>A社は、所属船の出入港時の操船要領及び作業時の乗組員の報告要領等を船長に一任しており、会社として操船マニュアル等を策定していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、左舷方から風速約12m/sの西南西風が吹く状況下、岸壁から離岸中、船長が、いつもどおりに岸壁と船尾との距離が約15~20m離れた後、両舷主機を後進として操船すれば安全に離岸できる</p>

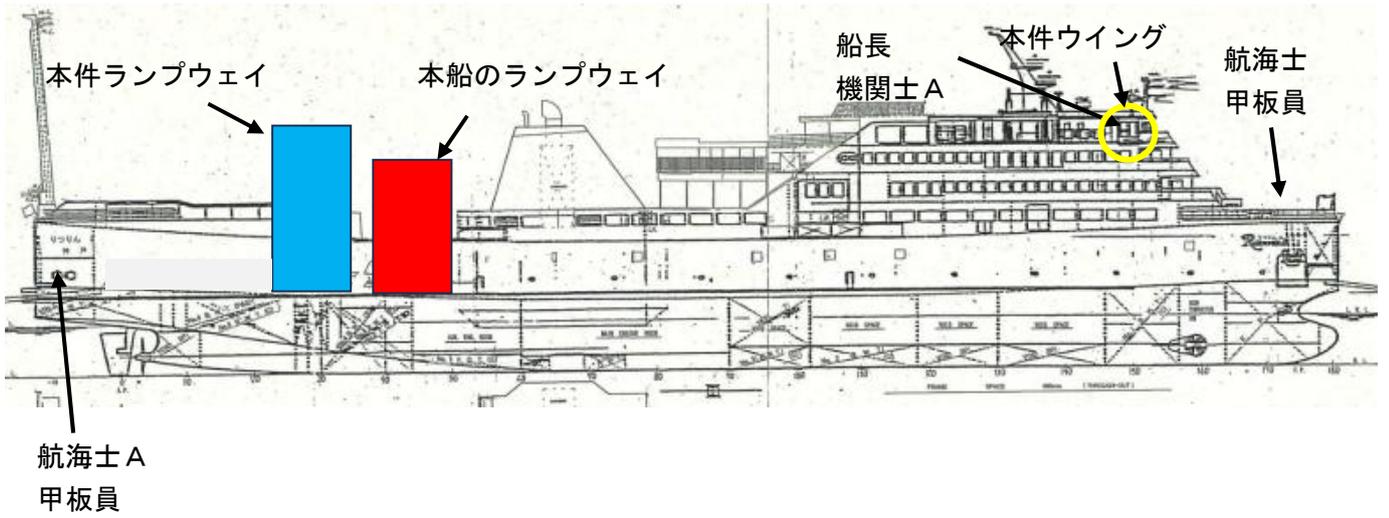
	<p>と思い、船尾方を確認しなかったことから、風の影響で船首が岸壁から離れないまま、岸壁とほぼ並行に後進し、本件ランプウェイの脚部と衝突したものと考えられる。</p> <p>本件ランプウェイは、岸壁法線から約0.9m岸壁側にあり、本件ウイングが右舷外板から約1.2m外側に出ていたものと認められる。</p> <p>船長は、左舷方から風速12m/sの西南西風が吹いている旨の報告を機関士Aから受けていたが、今まで同程度の風の影響で離岸が困難となった経験はなかったことから、いつもどおりに操船すれば安全に離岸できると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が後進を開始した後、航海士Aから本船の船尾と岸壁との距離の報告を受けていなかったことから、船首尾線と岸壁との角度がふだんより小さくなっていたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本船が後進を開始した後、今まで報告したことがなかったことから、本船の船尾と岸壁との距離を報告していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、後進をかけた際、本船の船首が岸壁からなかなか離れずに岸壁にほぼ平行に後進していたが、右方の船首部外板と岸壁との水際の距離に注意を向け、船尾方を確認していなかったことから、船尾方の本件ランプウェイに接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>A社は、所属船の出入港時の操船要領や作業時の乗組員の報告要領等を船長に一任し、操船マニュアル等を策定していなかったことから、操船者であった船長による船尾方の安全確認及び後部甲板配置であった航海士Aによる適時適切な進言がなされなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、左舷方から風速約12m/sの西南西風が吹く状況下、本船が、阪神港神戸第1区新港第3突堤の専用岸壁から離岸操船中、船長が、船尾方を確認しなかったため、船尾方の本件ランプウェイに接近していることに気付かず、本件ウイングが陸上に収納されていた本件ランプウェイの脚部と衝突したものと考えられる。</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"> ・ 船長は、出入港する際は、気象情報を事前に入手し、気象の影響を考慮した操船を実施するとともに、乗組員に対して自船の状況報告を密に行わせること。 ・ 船舶の運航者は、操船要領等についてのマニュアルを策定するとともに、乗組員に対して計画的な安全教育を実施すること。その際、乗組員からの船長に対する安全に関する積極的な進言の重要

	<p>性について十分理解させること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船舶の運航者は、ランプウェイ等岸壁上の施設を収納する際、出入港する船舶と物理的に接触しないよう収納位置をあらかじめ決めておくこと。
--	--

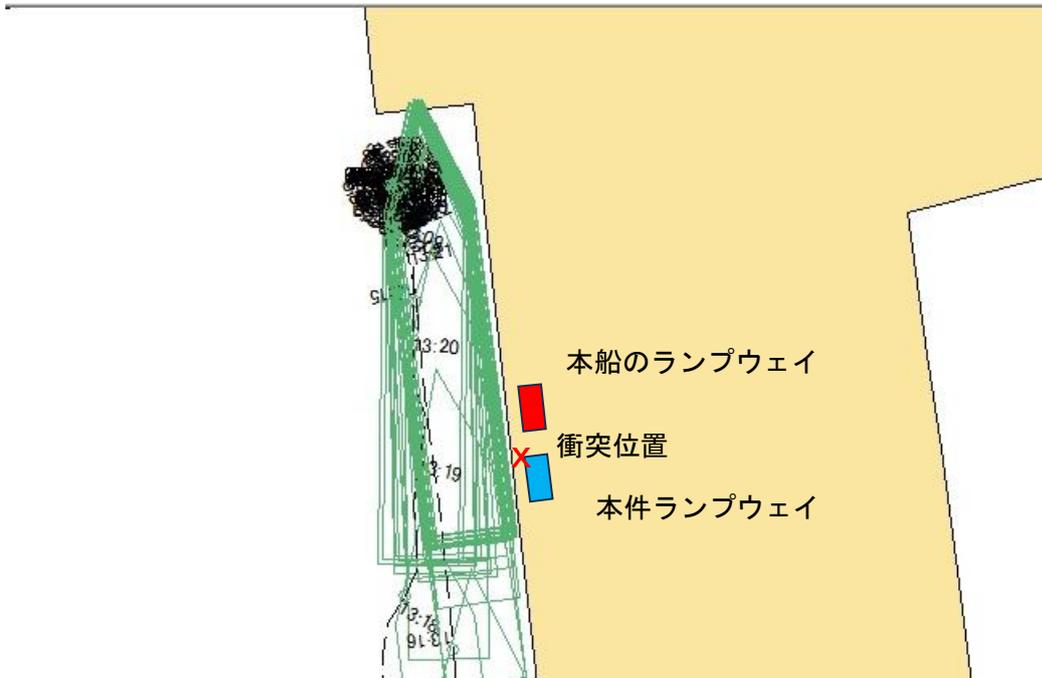
付図1 航行経路図



付図2 本船の配置図



付図3 本船・岸壁配置図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分: 秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路 ※(°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
13:12:43	34-40-57.1	135-11-52.4	001	032.6	0
13:12:52	34-40-57.1	135-11-52.4	001	021.3	0
13:13:02	34-40-57.2	135-11-52.4	001	009.3	0
13:13:12	34-40-57.2	135-11-52.3	001	357.7	0
13:13:33	34-40-57.1	135-11-52.3	001	307.7	0
13:13:43	34-40-57.1	135-11-52.3	001	303.1	0
13:13:52	34-40-57.1	135-11-52.3	001	304.5	0
13:14:02	34-40-57.1	135-11-52.3	001	291.0	0
13:14:12	34-40-57.1	135-11-52.3	001	313.1	0
13:14:22	34-40-57.1	135-11-52.4	000	022.7	0
13:14:43	34-40-56.9	135-11-52.4	359	166.4	1.0
13:14:52	34-40-56.6	135-11-52.5	359	166.8	1.4
13:15:02	34-40-56.4	135-11-52.5	359	167.7	1.8
13:15:12	34-40-56.0	135-11-52.6	359	170.9	2.1
13:15:22	34-40-55.6	135-11-52.6	358	176.5	2.5
13:15:33	34-40-55.2	135-11-52.7	357	168.7	2.7
13:15:41	34-40-54.7	135-11-52.7	357	175.5	3.0
13:15:52	34-40-54.1	135-11-52.8	356	176.5	3.1
13:16:02	34-40-53.6	135-11-52.9	355	175.5	3.0
13:16:13	34-40-53.1	135-11-52.9	353	177.9	2.7
13:16:22	34-40-52.7	135-11-52.9	351	176.7	2.0
13:16:32	34-40-52.5	135-11-52.9	349	180.7	1.1
13:16:41	34-40-52.4	135-11-52.9	349	201.6	0.6
13:16:52	34-40-52.4	135-11-52.8	347	256.1	0.4
13:17:02	34-40-52.5	135-11-52.7	346	330.9	1.0
13:17:13	34-40-52.8	135-11-52.5	345	335.8	1.6
13:17:32	34-40-53.3	135-11-52.2	345	339.2	1.5
13:17:41	34-40-53.5	135-11-52.2	346	000.5	1.4
13:17:52	34-40-53.8	135-11-52.3	349	019.2	1.4
13:18:03	34-40-54.0	135-11-52.4	353	030.1	1.4
13:18:13	34-40-54.2	135-11-52.5	354	021.4	1.2
13:18:32	34-40-54.6	135-11-52.5	352	350.7	1.0
13:18:41	34-40-54.7	135-11-52.5	351	358.9	1.0
13:18:52	34-40-54.9	135-11-52.5	350	008.8	1.1
13:19:03	34-40-55.1	135-11-52.6	351	011.4	1.1
13:19:13	34-40-55.3	135-11-52.6	352	005.8	1.1

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から20m、船尾から95m、左舷から3m、右舷から17mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船



写真2 本件ウイング及び本件ランプウェイの位置



写真3 右舷船首外板と岸壁の水際

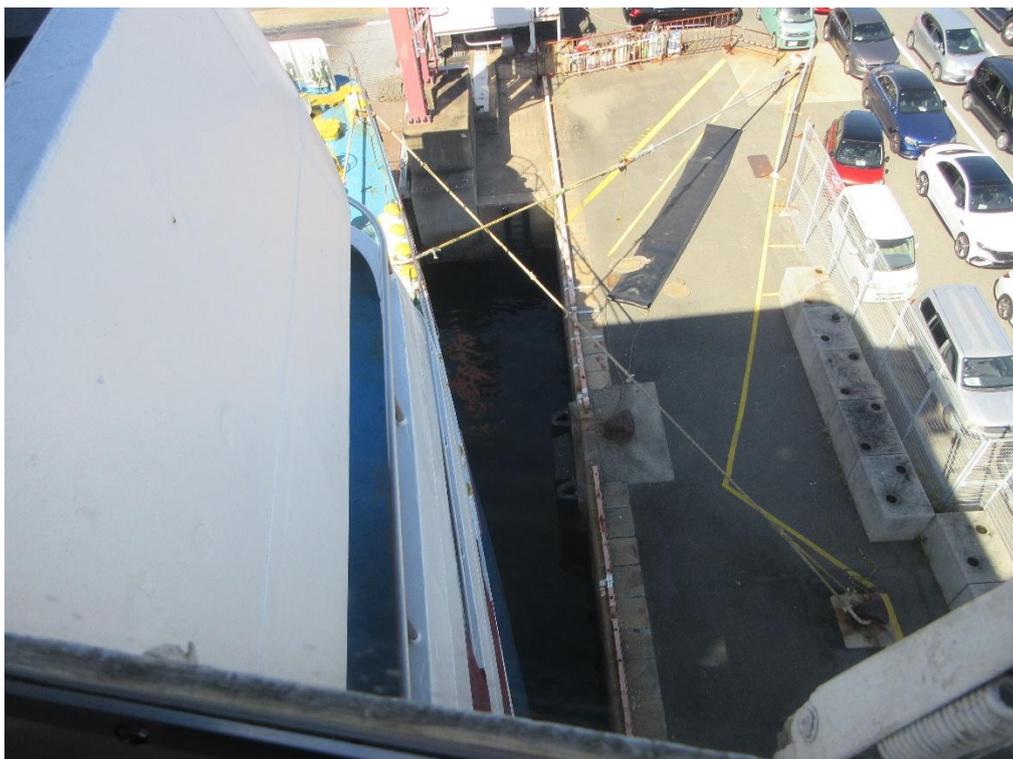


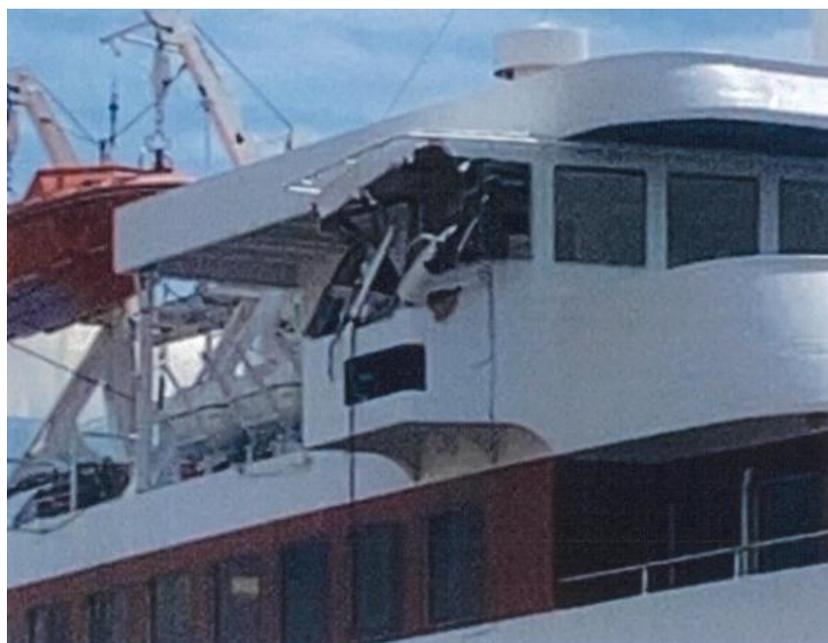
写真4 船尾方の見通し



写真5 本事故時の本件ランプウェイ及び本船のランプウェイの状況



写真6 本件ウイングの損傷状況（船外）



(A社提供)

写真7 本件ウイングの損傷状況（船内）



（A社提供）