

船舶事故調査報告書

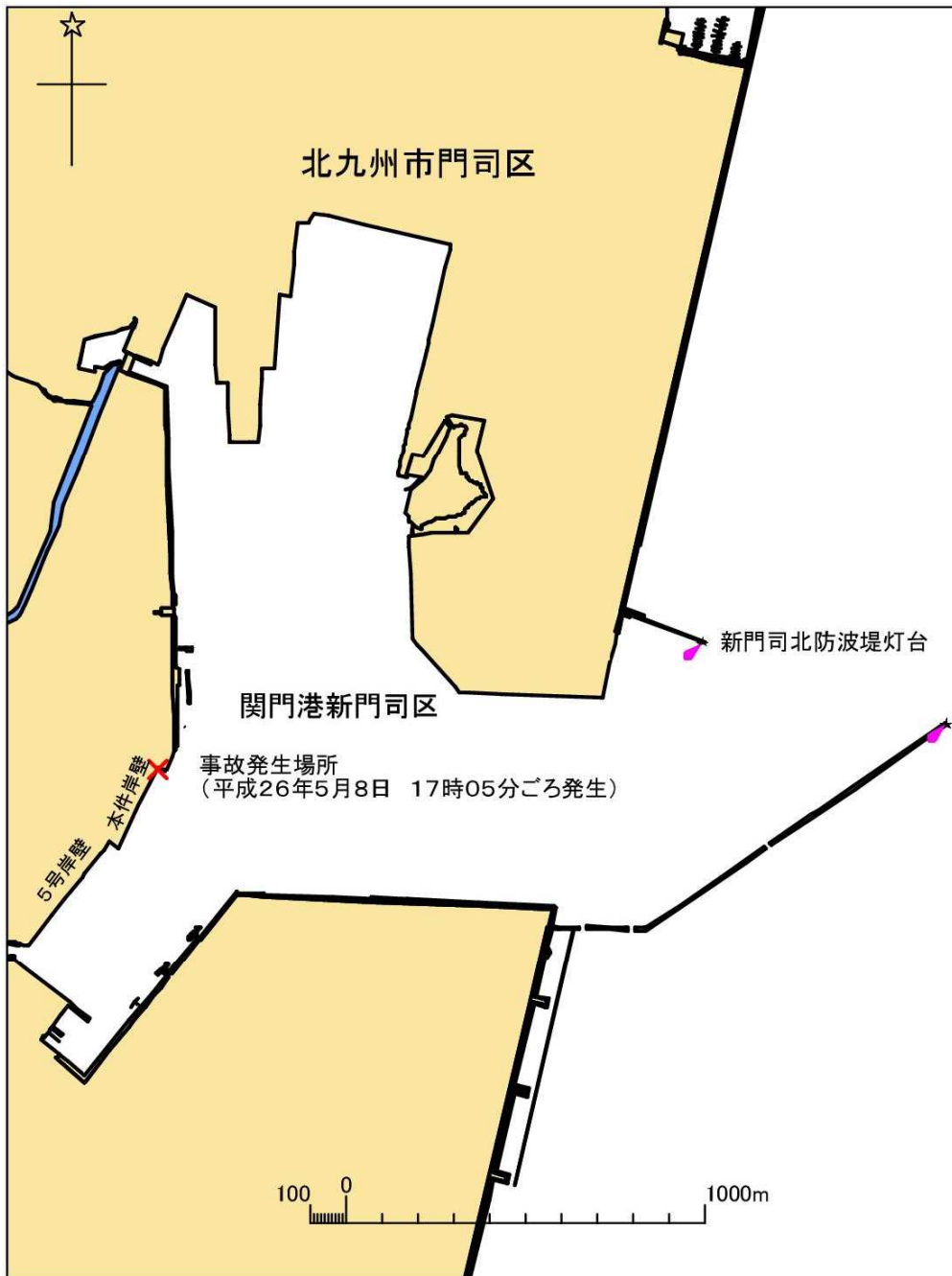
平成27年5月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成26年5月8日 17時05分ごろ
発生場所	関門港新門司区 新門司北防波堤灯台から真方位257° 1,560m付近 （概位 北緯33° 52.31′ 東経130° 59.18′）
事故調査の経過	平成26年11月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 フェリーふくおか2、9,788トン 137090、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社名門大洋フェリー 167.00m×25.60m×14.50m、鋼 ディーゼル機関2基、19,858kW（合計）、平成14年6月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成2年9月27日 免状交付年月日 平成22年9月21日 免状有効期間満了日 平成27年11月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 岸壁 防舷材に凹損及び擦過傷、コンクリートブロックに割損
事故の経過	本船は、船長ほか25人が乗り組み、船首約4.85m、船尾約5.30mの喫水で、約250m船尾方の名門大洋フェリー岸壁（以下「本件岸壁」という。）に移動するため、平成26年5月8日16時57分ごろ関門港新門司区の新門司岸壁5号岸壁（以下「5号岸壁」という。）を離れた。 船長は、本件岸壁に右舷着けするため、船橋内の右舷側ウイングにおいて、舷側の窓を開けて操船指揮を執り、機関長を機関操作に、三等航海士を船首及び船尾配置との連絡につけ、自らはバウスラスト操縦盤でバウスラストの操作に当たった。

	<p>船長は、両舷の可変ピッチプロペラを後進とし、本件岸壁に向けて移動を始め、本件岸壁前面において、本件岸壁と平行状態となった船体を右方の本件岸壁に寄せるように、右舷機を前進に、左舷機を後進にして船尾を本件岸壁に近づけるとともに、バウスラストを使用して船首を本件岸壁に近づける操船を行った。</p> <p>本船は、船長が、右方の本件岸壁に近づく速力が少し大きいと思い、減速しようとして、右舷機を後進にしたが、左舷機をストップから後進にして両舷機後進となり、後進行きあしが徐々に増した。</p> <p>船長は、後進行きあしが大きくなったことに気付き、後進行きあしを停止しようとして、両舷機を半速力前進とするため、「ハーフアヘッド、ツーエンジン」、と指示を出したが、右舷機のみが前進となり、後進行きあしが止まらず、17時05分ごろ、右舷船尾が本件岸壁後方のNO.7防舷材に衝突した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図、写真1 右舷ウイングの状況、写真2 右舷ウイングのバウスラスト操縦盤、写真3 右舷船尾の損傷状況、写真4 NO.7防舷材の損傷状況①、写真5 NO.7防舷材の損傷状況②、写真6 NO.7防舷材コンクリートブロックの損傷状況①、写真7 NO.7防舷材コンクリートブロックの損傷状況② 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、可変ピッチプロペラの外回り2軸船であった。</p> <p>船長は、本船が、右舷機を前進にすると船尾を右に振る力がかかり、左舷機を後進にすると同じように船尾を右に振る力がかかるので、右方の本件岸壁に近づく速力を減ずるため、右舷機を後進に、左舷機を前進にしようと思った。</p> <p>船長は、ふだん、右方の本件岸壁に寄せる操船をするときに、右舷機を前進に、左舷機を後進にして、両舷機を微調整しながら着岸していたが、本事故当時、岸壁に近づく速力を減ずるために反対の機関操作を行うつもりだった。</p> <p>本船は、5号岸壁から本件岸壁に後進で移動する際、プロペラの放出流が横方向のスラスト力に効果的に作用するよう、左舷舵を右一杯に、右舷舵を左一杯に切って固定し、両側の舵をクローズの形にしていた。</p> <p>本船は、船長が、後進行きあしが増大したとき、行きあしを減ずるつもりで両舷機を半速力前進とする指示を出したが、左舷機が微速力後進のままであった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与</p>	<p>あり なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、関門港新門司区において、5号岸壁から後進で移動して後方の本件岸壁に着岸作業中、船長が、両舷機の機関操作の指示を間違えたことから、後進行きあしが増大して本件岸壁後方の防舷材に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が、右方の本件岸壁に近づく速力を減ずるには、右舷機を後進に、左舷機を前進にする必要があったが、ふだん、行わない反対の機関操作の指示を行ったので混同した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、船長が、両舷機を半速力前進とする指示を出したときに、両舷機前進になっていれば、後進行きあしが制御された可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、両舷機を半速力前進とする指示を出したが、左舷機が微速力後進のままであったことから、機関操作担当に指示が正確に伝わらなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、関門港新門司区において、5号岸壁から後進で移動して後方の本件岸壁に着岸作業中、船長が、両舷機の機関操作の指示を間違えたため、後進行きあしが増大して本件岸壁後方の防舷材に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 操船者は、両舷機の運転状況を確認すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図

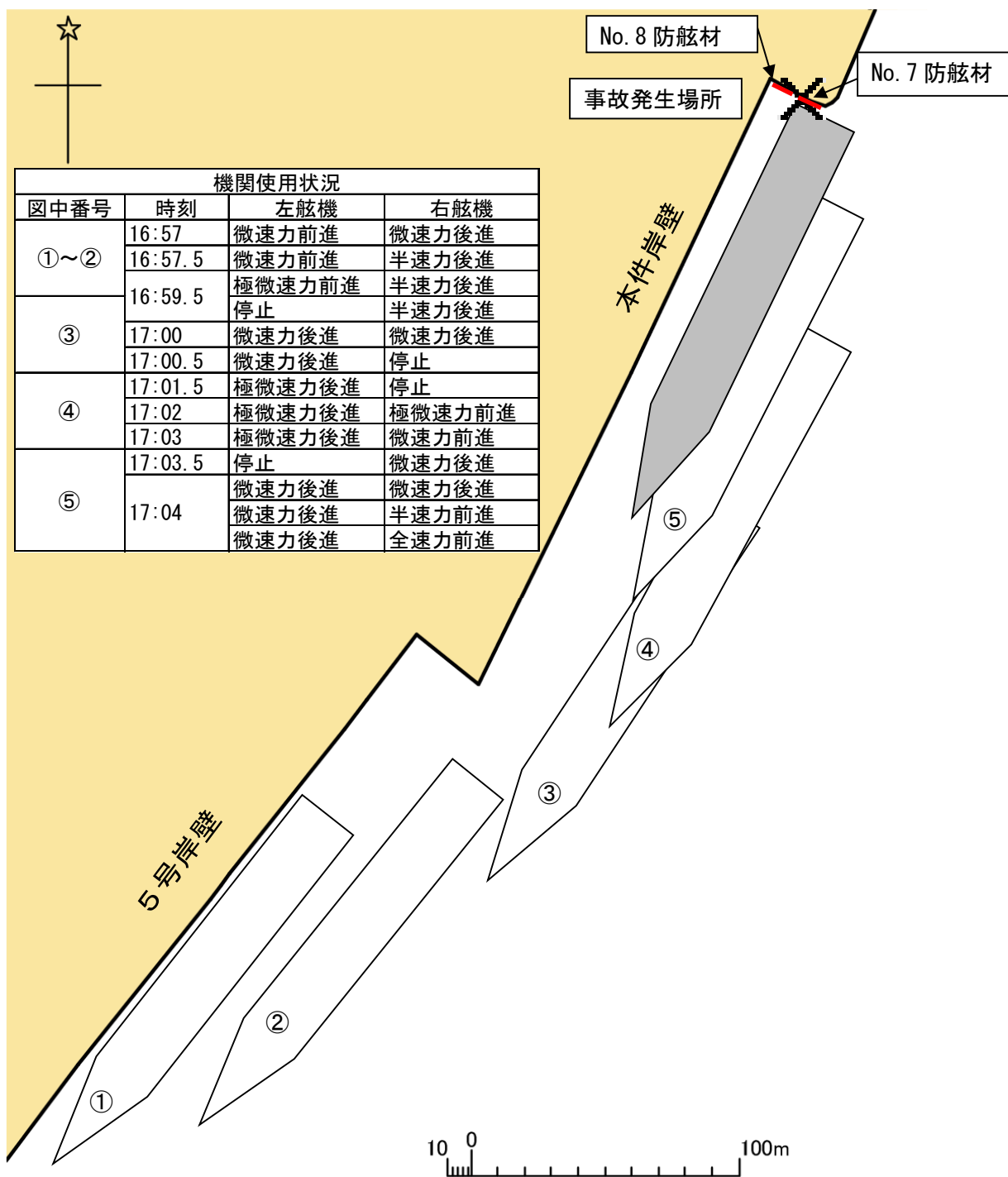


写真1 右舷ウイングの状況



写真2 右舷ウイングのバウスラスタ操縦盤



写真3 右舷船尾の損傷状況



写真4 NO. 7 防舷材の損傷状況①



写真5 NO. 7防舷材の損傷状況②



写真6 NO. 7防舷材コンクリートブロックの損傷状況①



写真7 NO.7防舷材コンクリートブロックの損傷状況②

