

## 船舶事故調査報告書

平成30年8月1日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

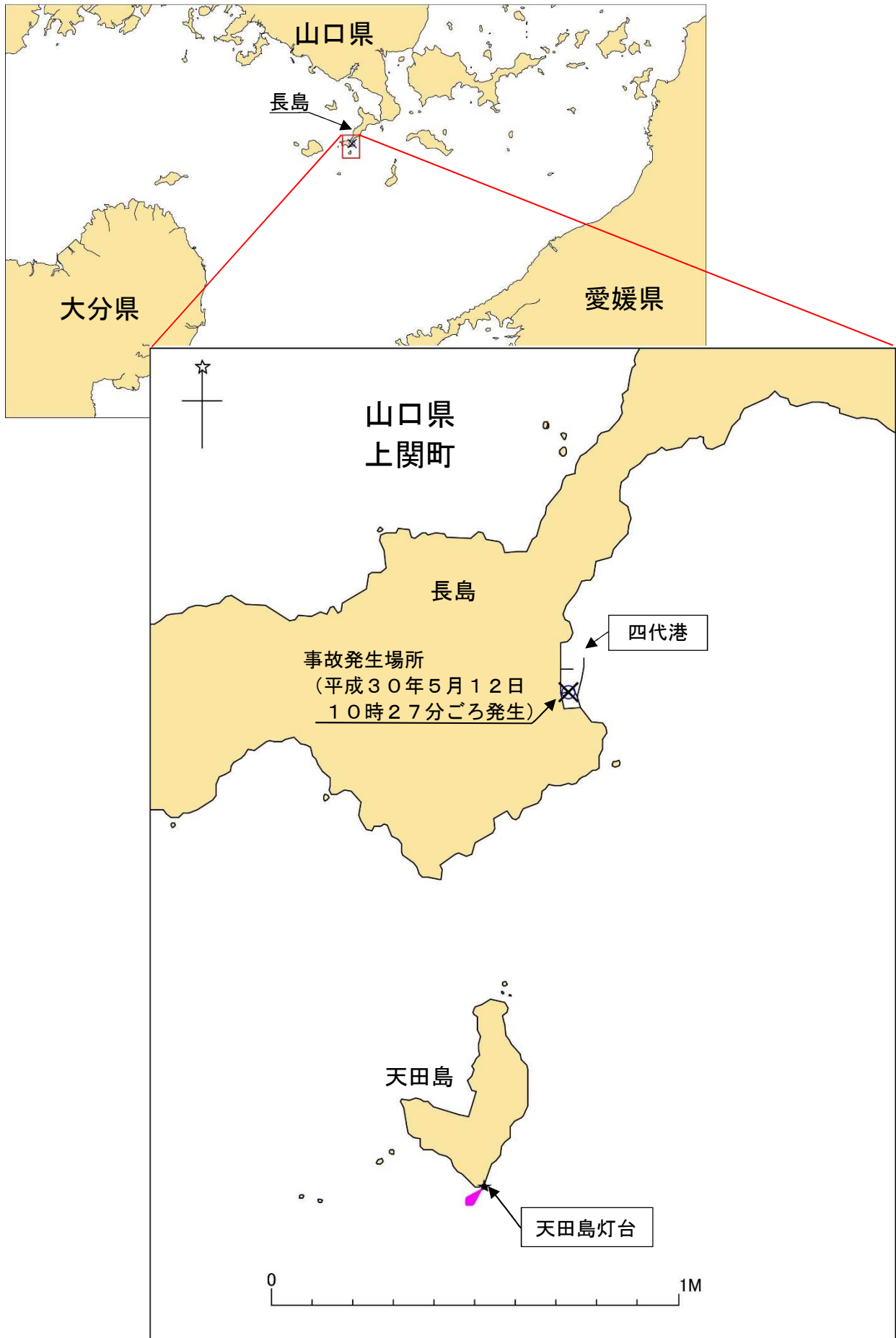
事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成30年5月12日 10時27分ごろ
発生場所	山口県上関町四代港 <small>かみのせき しだい</small> <small>あまた</small> 天田島灯台から真方位010° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.5′ 東経132° 03.4′）
事故の概要	旅客船いわいは、離岸作業中、岸壁に衝突した。 いわいは、右舷中央部のガンネルに欠損を生じた。
事故調査の経過	平成30年5月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 いわい、43トン 142956、上関航運有限公司（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 20.60m×5.10m×2.00m、アルミニウム合金 ディーゼル機関2基、1,220kW（合計）、平成29年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 68歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年4月8日 免状交付年月日 平成27年1月22日 免状有効期間満了日 平成32年3月29日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷中央部のガンネルに欠損 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約2.8m/s（最大瞬間風速 約4.3m/s）、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、旅客16人を乗せ、平成30年5月12日10時26分ごろ四代港の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を南方に向け、入船右舷着けの状態に着岸し、乗降客がいなかったため、すぐに上関町祝島港に向けて離岸作業を行っていた。 本船は、一等航海士が船首側の、機関長が右舷側中央部のそれぞれ

	<p>係船索を解いた後、船長が、いつもどおりに右舷船首部を本件岸壁に当てた状態で、船尾を左舷方に振ることとし、舵を中央に、左舷側の主機操縦レバーを前進側に、右舷側の主機操縦レバーを後進側にそれぞれ操作し、本件岸壁に対して約10°～20°の角度となったとき、右舷主機を中立運転とし、左舷主機を微速力後進として本件岸壁から離れ、続いて右舷主機を微速力後進として後進した。</p> <p>本船は、船尾端が本件岸壁の角から約10m後方に下がった頃、左舷方からの風を受けて右舷方に圧流され、本件岸壁に接近したので、船長が、本件岸壁に対して平行になるような状態に立て直そうと思い、両舷主機を前進に操作したものの、10時27分ごろ、右舷中央部のガンネルが本件岸壁の角に衝突した。</p> <p>本船は、船長が港外に出て停止させ、旅客のけがの有無及び船体の損傷等を確認したところ、けが及び浸水がなかったため、一等航海士（1か月のうち約15日は船長）として乗船中の安全統括管理者と協議し、祝島港に向かった。</p> <p>安全統括管理者は、本船が祝島港に到着した後、本船を通常の定期便から外すこととし、A社担当者に連絡して予備船を手配させ、定期運航に当たらせた。</p> <p>安全統括管理者は、本船を上関町室津港に回航させ、乗組員により仮修理を済ませた後、13日から定期運航に復帰させ、14日運輸局に本船が欠航した旨の報告をした。</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 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、2機2軸で、サイドスラストを備えていなかった。</p> <p>船長は、平成30年1月22日A社に入社し、前任の船長から約1か月間本船の操船指導を受けた後、本船の船長（1か月のうち約20日勤務し、そのうち約15日）又は一等航海士として乗り組んでおり、本件岸壁への離着岸の経験が、約25日で約125回あった。</p> <p>船長は、四代港に入港する際、ほとんど風の影響を感じていなかったため、出港時、いつもどおりの操船を行えば安全に離岸できると思った。</p> <p>船長は、本事故時、強くないにしても東風が吹いていたので、左舷方からの突然の風により右舷方に圧流されることを考慮し、ふだんよりも本船の船尾を本件岸壁から離すように船尾を左舷方に振り、本件岸壁との距離を十分にとって後進を始めればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、入社して期間が短いので、本船が寄港する各港の特性について、風が舞ったり急に強い風が吹きやすい地形の港があることなど、状況把握が不足していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、風の影響で本件岸壁に接近した際、本船が、本件岸壁の中</p>

	<p>中央付近の階段に当たって船体に傷が付くことを懸念し、舵と両舷主機を使って本件岸壁と平行になるような操船をしようとしたが、もう少し後進して本船の右舷船首部の防舷材のあるところが本件岸壁に当たるような操船をしていればよかったと本事故後に思った。</p> <p>本船の構造は、甲板室の1階が客室及び2階が操舵室となっており、海面から操舵室の屋根までの高さが約4.5mであった。</p> <p>一等航海士は、ふだん、自身が操船して本件岸壁から離岸する際、本件岸壁に対して20°以上の角度をとっており、本事故時、船長がとった角度が自身のとる角度よりも小さかったと思った。</p> <p>一等航海士は、本船が横風の影響を受けやすい構造で、本事故時、右舷船首部にいて、急に東方から約3～4m/sの風が吹き、より多く船尾部に風の影響を受けたことから、船尾部が右舷方に大きく振られたと思った。</p> <p>一等航海士は、本船が本件岸壁から離岸するときに東方からの風が吹いて船尾部が右舷方に圧流され、若干前進したところで本件岸壁に当たったものであり、本船の本件岸壁への衝突又は損傷を防ぐには、そのまま主機の回転を上げて後進するか、右舷船首部が本件岸壁に当たるように操船するかを選択すべきだったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、本件岸壁において入船右舷着けの状態から離岸作業中、船長が、本件岸壁からの距離を十分にとらずに後進し、東方からの風の影響で船尾部が右舷方に圧流されて本件岸壁に接近した際、主機を前進に操作したことから、右舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件岸壁の中央付近の階段に当たって船体に傷が付くことを懸念し、両舷主機を使って本件岸壁と平行になるような操船をしようとして主機を前進に操作したものと考えられる。</p> <p>船長が、主機を前進に操作したことについては、入社して期間が短く、本船の操船経験が少なかったことが関与した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件岸壁において入船右舷着けの状態から離岸作業中、船長が、本件岸壁からの距離を十分にとらずに後進し、東方からの風の影響で船尾部が右舷方に圧流されて本件岸壁に接近した際、主機を前進に操作したため、右舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"><li>・ 離岸作業時は、風の影響で岸壁の方に圧流されることを考慮し、後進する際の岸壁との距離を十分にとること。</li><li>・ 自船の構造及び性能の特徴並びに寄港する各港の地形の特性を把握するとともに、事前に風の情報を入手しておくこと。</li><li>・ 事故発生の際は、直ちに海上保安庁に通報すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図

