

## 船舶事故調査報告書

令和2年5月27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（棧橋）
発生日時	令和元年9月21日 11時45分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市高島港 備中高島港黒土防波堤灯台から真方位165°90m付近 （概位 北緯34°25.9′ 東経133°30.2′）
事故の概要	旅客船ホワイトスター2は、着棧操船中、棧橋に衝突した。 ホワイトスター2は、旅客2人が負傷し、左舷船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月26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 ホワイトスター2、19トン 273-2783岡山、三洋汽船株式会社（A社） 15.40m×4.20m×1.65m、軽合金 ディーゼル機関2基、442kW（合計）、昭和62年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成28年5月2日 免許証交付日 平成28年5月2日 （令和3年5月1日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（旅客）
損傷	本船 左舷船首部外板に破口 棧橋 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、旅客23人を乗せ、令和元年9月21日11時20分ごろ、高島を含む3島を経由する予定で笠岡市真鍋島港に向け、同市笠岡港を出港した。 本船は、高島港旅客フェリー棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向け、船長が甲板員に係留索を取る準備で左舷後部甲板に待機させ、自らが操舵室の操舵装置で手動操舵により、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進した。

	<p>船長は、本件棧橋南側までの距離が約200mとなったところで約10knの速力に減速し、左舵を取って本件棧橋に向けて約4knの速力とした。</p> <p>船長は、北東の風により本船が圧流されると思い、ふだんより北側に寄って本件棧橋と平行に約5m前まで接近したのち両舷主機を中立運転とし、惰力で約4knの速力で接近中、行きあしの微調整として左舷主機を微速力前進に入れたところ行きあしが強くなり、後進一杯としたものの、左舷船首部が本件棧橋の角に衝突した。</p> <p>船長は、船内各所を点検して浸水、旅客のけがの有無を確認し、本事故による船体への浸水及び旅客にけがが無い旨をA社運航管理者に連絡した。</p> <p>A社運航管理者は、本事故の発生をA社に報告し、A社は本事故が発生した旨を海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、真鍋島港まで運航を続けて旅客全員を降ろしたあと、高島港に入港した。</p> <p>A社は、旅客2人が病院で診察を受け、<sup>けい</sup>頸椎捻挫等と診断されたことを知った。</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(拡大)、写真1 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、推進器を左右舷に有していた。</p> <p>船長は、ふだん、本件棧橋に着棧する際、左舵を取って本件棧橋に向けて4knの速力としたあと、本件棧橋までの距離が約10mとなったところで両舷主機を中立運転として、その後、主機を適宜使用して行きあしを微調整して着棧していた。</p> <p>船長は、ふだん、着棧時の風速を船首旗竿の旗のなびき方を見て判断していたが、その風が実際の風速より強いと感じたのだと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故時、着棧操船に注意を向け、甲板員は高島港入港前で左舷後部甲板に待機をしており、船室内の旅客に棧橋衝突前に衝撃に備えるような注意喚起をしていなかった。</p> <p>負傷した旅客2人は、本事故当時、左舷後部の座席に隣合わせて着席していた。</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>なし</p> <p>本船は、北東風が吹く状況下、船長が、本件棧橋の南側に圧流されると思い、ふだんより北側に寄って本件棧橋と平行にして惰力で接近中、その行きあしを足そうと左舷主機を微速力前進としたことから、行きあしが強くなり、後進一杯としたものの、左舷船首部が本件棧橋</p>

	<p>の角に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、着棧時の風速を船首旗竿の旗のなびき方を見て判断しており、その風速が実際の風より強いと感じたこと及び惰力で本件棧橋に接近する際、本件棧橋の南側への圧流により本件棧橋との横距離が開き、行きあしが足りないと思ったことから、左舷主機を微速力前進としたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故後、船体の損傷箇所からの浸水と旅客の異常の有無の確認を行ったが、後日、旅客に負傷者が発生したことから、事故が発生した場合には最悪の事態を念頭において船体の損傷状況及び旅客の負傷状況を調べ、運航を見合わせる等の処置が必要であったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、北東風が吹く状況下、船長が、本件棧橋の南側に圧流されると思い、ふだんより北側に寄って本件棧橋と平行にして惰力で接近中、その行きあしを足そうと左舷主機を微速力前進としたため、行きあしが強くなり、後進一杯としたものの、左舷船首部が本件棧橋の角に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、船長に対し、本事故後、次の指導を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、着棧時の進入角度には細心の注意を払うこと。</li> <li>・ 船長は、自船が棧橋と接触する可能性がある時は、着棧し直すこと。</li> </ul> <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>・ 船長は、外力に応じて着棧時の進入角度及び棧橋と本船との横距離を調整し、着棧できないと判断した場合は再度着棧をやり直すこと。</li> <li>・ 船長は、事故発生時、最悪の事態を念頭において旅客の安全を優先し、運航を見合わせる等の事故処理を行うこと。</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 (拡大)

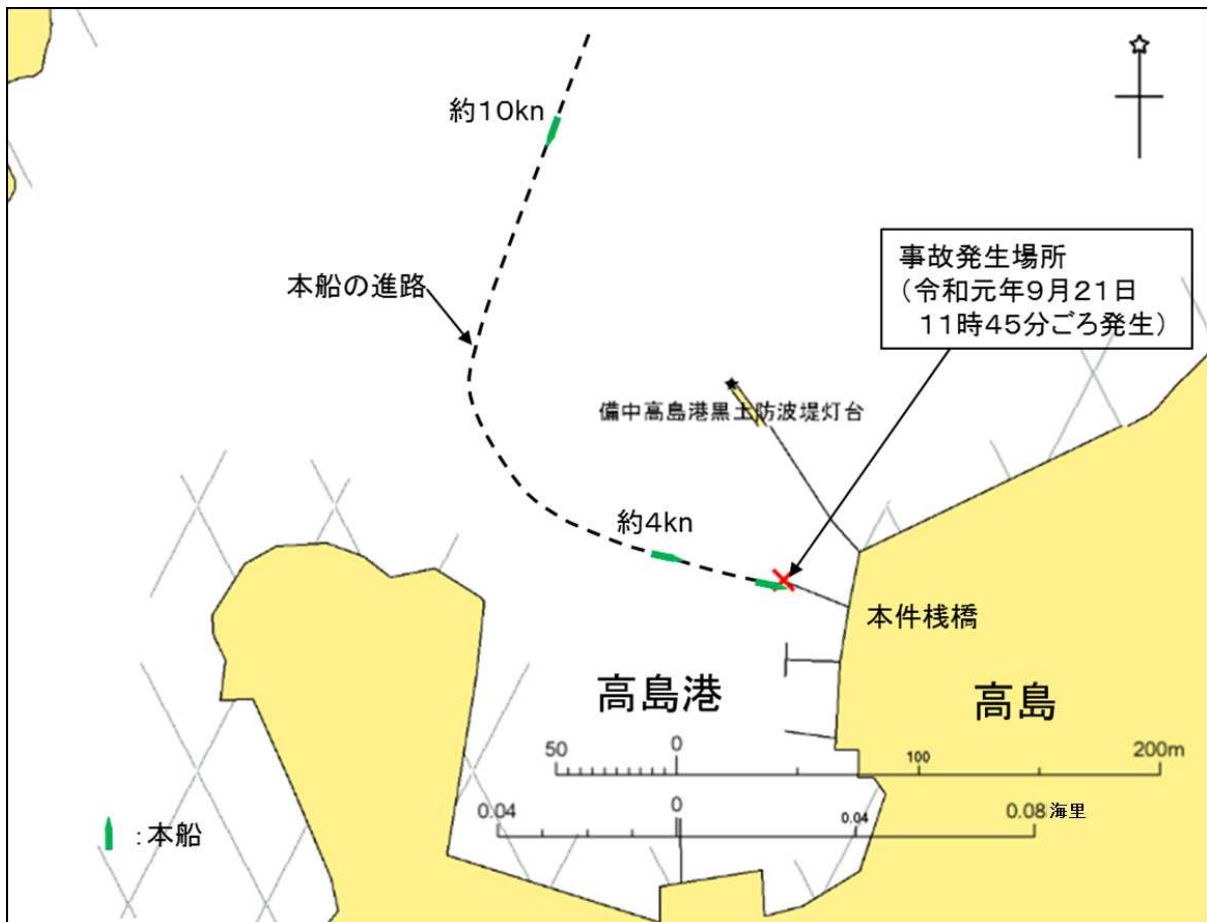


写真1 本船の損傷状況



左舷船首部に破口