

船舶事故調査報告書

令和2年11月4日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年11月14日 05時26分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町宮之浦港内 屋久島宮之浦港北防波堤灯台から真方位218°280m付近 (概位 北緯30°25.9′ 東経130°34.6′)
事故の概要	旅客フェリーフェリー波之上は、航行中、消波ブロックに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和元年12月5日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客フェリー フェリー波之上、8,072トン 141670、マルエーフェリー株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海） 操舵手、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか25人が乗り組み、旅客141人、貨物約127t、車両30台及びシャーシ22台を乗せ、宮之浦港内の岸壁を後進で離岸し、東方の港口を向くよう前進で右回頭させた。</p> <p>船長は、北方の防波堤（北）（以下「本件防波堤」という。）に接近し過ぎないように、本件防波堤先端に設置された赤色の簡易標識（以下「本件標識」という。）がいずれ左舷側に見えるように操船するとともに、右舷側のウイングに出て風下側の防波堤（南）に接近していないか確認した。</p> <p>船長は、ウイングから操舵手に本件標識が左に見えるか確認したところ、見えたとの報告があったので、本件防波堤に接近する危険はなくなったと思い船橋に入ったところ、本件防波堤に接近していることに気づき、舵中央として機関を停止し、スラスト2基を使用して本件防波堤から離れようとしたものの、本船は本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が船体の安全を確認して運航管理者に報告したのち航行を続け、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に入港した。</p> <p>本船は、喫水が船首約5.82m、船尾約6.36mであった。</p> <p>船長は、港内の本件標識を赤灯台と呼称して操舵手に確認させたつ</p>

	<p>もりであったが、操舵手は、宮之浦港に本件標識があることを認識しておらず、自身が見た屋久島宮之浦港北防波堤灯台を船長が赤灯台と呼称する本件標識と認識していた。</p> <p>船長は、離岸後、港口に向け順調に前進で右回頭できたので船首及び船尾の出港配置を解除したが、出港配置を続けていれば本件防波堤への接近に気付いたかも知れないと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、宮之浦港内で右回頭しながら航行中、船長が、本件防波堤との距離を把握する際、船長は本件標識を赤灯台と、操舵手は屋久島宮之浦港北防波堤灯台を赤灯台と認識しており、互いの意識にずれがあり、本件防波堤への接近に気付かないまま航行を続けたことから、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が宮之浦港内で右回頭しながら航行中、船長が、本件防波堤との距離を把握する際、船長は本件標識を赤灯台と、操舵手は屋久島宮之浦港北防波堤灯台を赤灯台と認識しており、互いの意識にずれがあり、本件防波堤への接近に気付かないまま航行を続けたため、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、出港前に乗組員に操船意図を伝えておき、また、船橋当直者は、灯台及び防波堤などの位置関係並びに数について情報を確認しておくこと。 ・ 船橋当直者は、操舵号令や確認を行う際、互いが共通認識をもちやすい表現で伝えること。 ・ 安全に出港できるまで出港配置を解除しないことが望ましい。