

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	衝突（岸壁）
発生日時	令和2年3月13日 12時46分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港外港（鴨池港） 鹿児島港鴨池防波堤灯台から真方位283°190m付近 （概位 北緯31°33.2′ 東経130°33.6′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船フェリー第七おおすみは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和2年4月21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	旅客船兼自動車渡船 フェリー第七おおすみ、1,473トン
船舶番号、船舶所有者等	132645、鹿児島交通株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部に擦過傷 岸壁 コンクリートに一部剥離、係船柱に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 北東流約1.0ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか7人が乗り組み、旅客53人を乗せ、車両33台を積載し、鹿児島港外港（鴨池港）鴨池港突堤南側岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて西進中、鹿児島港鴨池防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）東方約0.35海里の場所からふだんと同様に徐々に速力を減じた。</p> <p>本船は、本件灯台北方通過時に主機の毎分回転数がふだんより高かったので早めに主機を両舷後進微速とし、船首が右舷側に振れるので左舵20°とするとともにバウスラストを左舷方に作動させて、本件岸壁に接近した。</p> <p>本船は、船首が、本件岸壁東端の南方を通過したあとも右舷側への振れが止まらず、本件岸壁と間隔が狭まり、急接近するので、右舷主機を中立運転として左舷後進微速とし、左舵一杯（50°）としたものの、右舷船首部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船が、乗組みの機会の多い僚船に比べて喫水が深いので増減速及び舵効が遅れるなど運動性能が異なることを認識しており、本船での着岸時も、ふだんは、僚船で行っていた着岸操船と同様の減速時機及び進路で本件岸壁に接近してから早めの操船の措置を行うことで、安全に着岸していた。</p>

	<p>船長は、本事故時、下げ潮の中央期であり、鹿児島港外港（鴨池港）では南側の防波堤に向けた南南西流が、同港内の南側及び西側の岸壁を時計回りに流れ、本件岸壁南方で北東流になるので、本件灯台北方通過後、右舷方に圧流されることを予想していたが、これまでと同様に、圧流に対応した操船ができると思っていた。</p> <p>船長は、本船が僚船と運動性能が異なることに加えて潮流の影響を受けやすいことを考慮し、早めに減速して、本件岸壁との間隔を日頃の着岸操船よりも広く開けた進路で進入するべきだったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、本件岸壁付近で北東流約 1.0kn の潮流のある状況下、着岸操船中、本船と僚船の運動性能が異なり、船長が、僚船と同様に圧流に対応した操船ができると思い、ふだんよりも早い速力で本件灯台北方を通過し、加えて潮流を考慮して減速し、本件岸壁との距離をとったことから、本件岸壁の方に圧流され、船首の本件岸壁側への振れを止めようと舵、バウスラスト及び主機を使用したものの、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、僚船に比べて、喫水が深いことから、増減速及び舵効が遅れるなど運動性能が異なっていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件岸壁付近で北東流約 1.0kn の潮流のある状況下、着岸操船中、本船と僚船の運動性能が異なり、船長が、僚船と同様に圧流に対応した操船ができると思い、ふだんよりも早い速力で本件灯台北方を通過し、加えて潮流を考慮して減速し、本件岸壁との距離をとったため、本件岸壁の方に圧流され、船首の本件岸壁側への振れを止めようと舵、バウスラスト及び主機を使用したものの、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>・ 運動性能の異なる船を操船する場合は、停止距離及び旋回径などを考慮して、それぞれの船の運動性能に応じた着岸操船を行うこと。</li> <li>・ 岸壁接近時に潮流による圧流が予想される時は、圧流を考慮して岸壁との間隔を広く開けて接近し、予想外の急接近などの際に停止等の対応ができる安全な速力で着岸操船を行うこと。</li> </ul>