

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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3年7月21日 07時16分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江港2号棧橋 福江港2号防波堤灯台から真方位224°520m付近 （概位 北緯32°41.8′ 東経128°51.0′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船OCEANは、着棧作業中、棧橋に衝突した。 OCEAN は、船首部外板に凹損を生じ、また、棧橋は、防舷材に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 OCEAN、431トン 143944、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、五島旅客船株式会社（A社） 53.35m×9.80m×3.70m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、令和2年8月20日
乗組員等に関する情報	船長 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年1月25日 免状交付年月日 平成29年11月8日 免状有効期間満了日 令和5年1月24日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に凹損 棧橋 防舷材に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、旅客23人を乗せ、車両1台を積載し、令和3年7月21日06時35分ごろ福江港に向けて五島市奈留島港を出港した。 船長は、07時11分ごろ五島市 ^{ほうちょう} 庖丁島南方沖で当直航海士から操船を引き継ぎ、操舵室前部中央の操舵スタンドで操船に当たり、他の乗組員を入港配置につかせ、約14.5ノットの対地速度で本船を

	<p>南西進させた。</p> <p>船長は、福江港北口にある2号防波堤及び3号防波堤の間に向けて左に変針した後、両舷主機を徐々に減速しながら本船を南進させ、07時13分ごろ福江港3号防波堤北灯台を左舷側に見て通過し、両舷主機を極微速力前進とした。</p> <p>船長は、福江港2号防波堤灯台を右舷側に見て通過し、右に変針して2号棧橋が見通せる場所まで本船を西進させた後、2号棧橋の北端付近に向くよう左に変針した。</p> <p>船長は、ふだん、2号棧橋北端の北方沖220m付近で両舷主機を中立として前進行きあしにより本船を南西進させた後、同棧橋北端の北方沖90m付近で右舵一杯及び右舷主機を極微速力後進とし、2号棧橋の手前で前進行きあしが止まった頃、両舷主機及びバウスラストを使用して右回頭し、後進して、北北西方に伸びる2号棧橋東面に出身左舷着けで着棧していた。</p> <p>船長は、2号棧橋北端の北方沖90m付近に達した頃、ふだんどおり右舷主機を極微速力後進としようとしたところ、両舷主機を中立としていないことに気付き、すぐに両舷主機を中立とした後、両舷主機を全速力後進としたが、前進行きあしが止まらず、07時16分ごろ本船の船首部が2号棧橋北端付近に衝突した。</p> <p>船長は、本船を後進させて2号棧橋から離れ、回頭して本船を2号棧橋に着棧させた後、旅客の負傷及び車両の損傷を確認するよう乗組員に指示するとともに、A社担当者に本事故発生の報告を行い、乗組員から、旅客に負傷者がおらず、車両に損傷がないとの報告を受け、旅客及び車両を下船させた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 2号棧橋の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成6年ごろA社に入社し、A社所有の旅客フェリーで、甲板員、航海士を経て平成26年ごろから船長職をとり、令和3年3月に就航した本船に船長として乗船していた。</p> <p>船長は、本事故当時、考え事をしていた両舷主機を中立とするのが遅れてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、両舷主機を中立としていないことに気付いた後、両舷主機を操作したことは覚えていたが、慌てていたため、衝突を回避しようとして舵やバウスラストを使用したかどうかは覚えていなかった。</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、福江港において着棧作業中、船長が、考え事をしていた前</p>

	<p>進行きあしが速い状態で2号棧橋に接近したことから、同棧橋北端の北方沖90m付近に達した際、両舷主機を中立としていないことに気づき、両舷主機を中立とした後、続いて全速力後進としたが、前進行きあしを制御することができず、同棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が福江港において着棧作業中、船長が、考え事をしている前進行きあしが速い状態で2号棧橋に接近したため、前進行きあしを制御することができず、同棧橋に衝突し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、着棧作業中、操船に集中し、適切な時機に前進行きあしを制御すること。

付図1 事故発生経過概略図

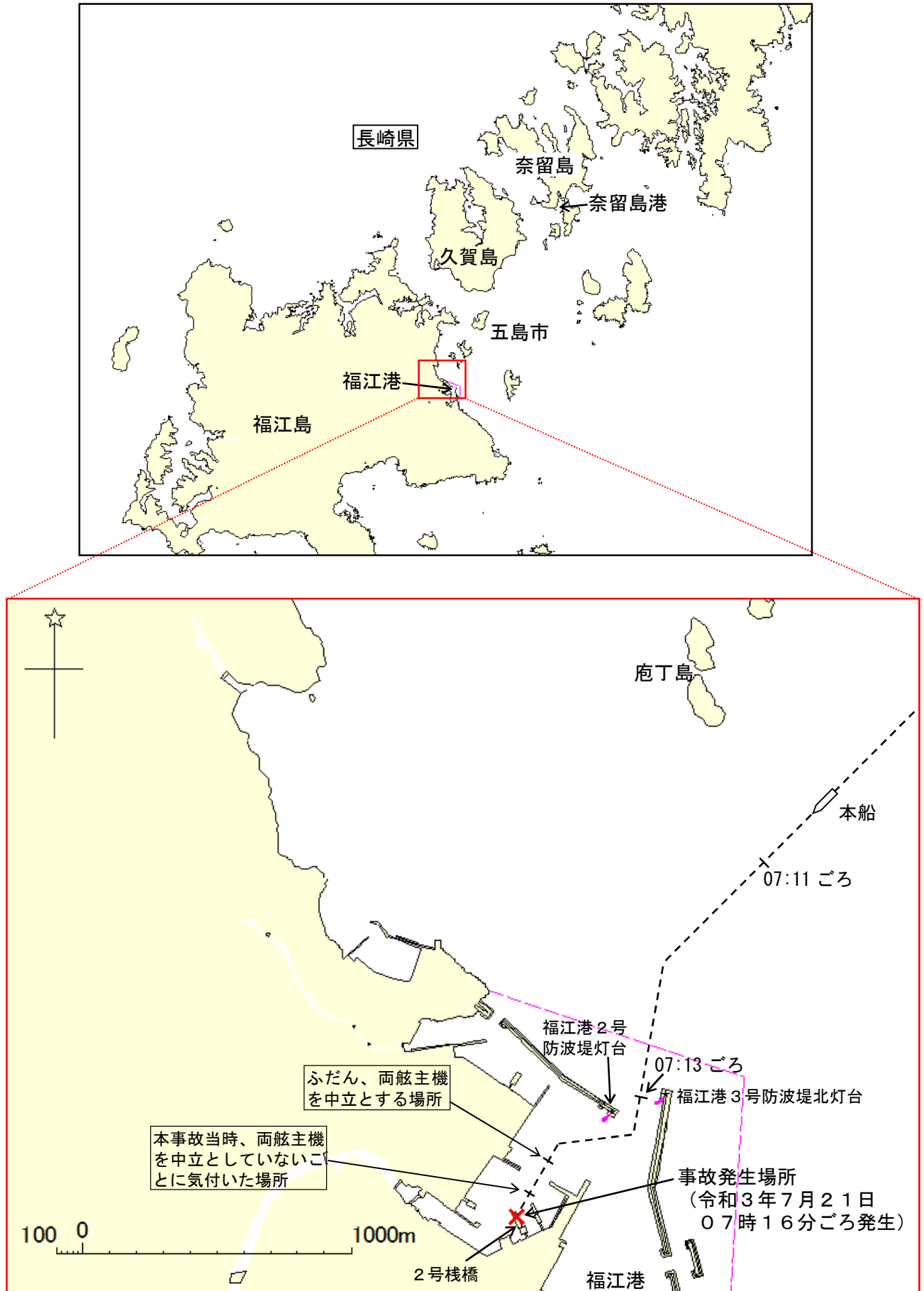


写真1 本船



写真2 2号棧橋の損傷状況

