

船舶事故調査報告書

令和3年7月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | 衝突（ドルフィン） |
| 発生日時 | 令和2年12月9日 14時30分ごろ |
| 発生場所 | 山口県柳井市柳井港 柳井港西防波堤灯台から真方位345° 600m付近 （概位 北緯33° 57.4′ 東経132° 08.0′） |
| 事故の概要 | 旅客フェリーおれんじまーきゅりーは、着棧作業中、可動橋のドルフィンに衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年12月16日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 旅客フェリー おれんじまーきゅりー、696トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 132566、防予フェリー株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、三級（航海）（履歴限定） 甲板員、海技免状なし |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 右舷船尾部外板に凹損 ドルフィン コンクリートに欠損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び甲板員ほか5人が乗り組み、柳井港B物揚場のフェリー棧橋（以下「本件棧橋」という。）に出船左舷着けし、同物揚場の2号可動橋（以下「本件可動橋」という。）に船尾着けする予定で着棧作業を開始した。</p> <p>船長は、船橋左舷側の操縦スタンド後方に立って操船指揮をとり、甲板員に主機遠隔操縦装置の操作に当たらせ、左舷主機を極微速力後進、右舷主機を中立、舵を中央として、バウスラストを左一杯としながら本件棧橋及び本件可動橋に接近した。</p> <p>本船は、船長が後進行きあしを減じる目的で甲板員に対して左舷主機の極微速力前進を指示したところ、甲板員が極微速力前進と復唱したものの、左舷主機を極微速力後進にかけたので、右舷船尾部が本件可動橋の南西側に設置されたドルフィン（以下「本件ドルフィン」という。）と衝突した。</p> <p>甲板員は、本事故発生日の前日に柳井港と愛媛県松山港間を運航する本船に乗船し、3往復の航海の中で、松山港発の便の際は約2時間の休憩をとっており、また、本事故発生直前は約3時間の休憩を取っていたものの、本事故当時、眠気を感じており、主機の操作を誤ったと本事故後に思った。</p> |

| | |
|--------------|---|
| 分析 | <p>本船は、着棧作業中、船長が後進行きあしを減じる目的で極微速力前進の指示をしたものの、甲板員が左舷主機を極微速力後進に入れたことから、右舷船尾部が本件ドルフィンに衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が着棧作業中、船長が本船の後進行きあしを減じる目的で極微速力前進の指示をしたものの、甲板員が左舷主機を極微速力後進に入れたため、右舷船尾部が本件ドルフィン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"> ・ 主機遠隔操縦装置の操作に当たる者は、船長の指示どおりに同装置を操作すること。 ・ 船橋当直中に眠気を感じた場合は、体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。また、眠気を払うことができないときは、船長に報告し、他の乗組員と船橋当直を交替すること。 |