

船舶事故調査報告書

令和4年5月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和3年8月13日 17時00分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港1号栈橋 長崎港旭町防波堤灯台から真方位090°390m付近 (概位 北緯32°44.7' 東経129°52.1')
事故の概要	旅客船びっぐあーすは、着栈操船中、栈橋に係船中の旅客船鷹巢 ^{たかす} に衝突した。
事故調査の経過	令和3年8月17日、主管調査官（長崎事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 旅客船 びっぐあーす、293トン 135073、長崎県新上五島町 ^{しんかみこう} 、五島産業汽船株式会社（運 航者、A社） B 旅客船 鷹巢 124トン 142954、野母商船株式会社（B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	A 船長A、四級（航海） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板防舷材に凹損 B 右舷船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 4、視界 やや不良 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期 大雨及び洪水警報が発表されていた。
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、旅客16人を乗せ、鯛之浦漁 ^{たいのうら} 港を出港し、南北に延びる長崎港1号栈橋に入船左舷着けで係船中のB船の前方に、同じく入船左舷着けで着栈する目的で、約6～7ノットで栈橋の南端付近を航行していた。 船長Aは、着栈場所付近に、中島川河口から西方へ強い水流があることを認め、B船の右舷側を通過して栈橋に接近したところ、本船が右舷方から圧流されて左舷船首方にある可動橋の柱に船首が接近したので、左舷機を増速して、船首を右に振り、同柱との衝突を回避して着栈した。 船長Aは、着栈後に、船尾で係船作業をしていた機関長に船尾の状況を確認したところ、A船の左舷船尾部がB船の右舷船首部に衝突したことを知らされた。 B船は、船長Bほか2人が乗り組み、長崎港1号栈橋に左舷着けで

	<p>係船中、船長Bは、衝撃を感じたので確認したところ、A船と衝突した痕跡を認めた。</p> <p>船長Aは、着棧操船中に中島川河口からの水流に圧流された経験が何度もあり、本事故当時、前日より降り続いた大雨の影響で、中島川河口からの水流が今までに経験したことのない強さであると思い、圧流されることを予測しながら操船していた。</p> <p>両船が係船しているときのB船の船首からA船の船尾までの間隔は約5mであり、A船船首から陸岸までの間隔は約8mである。</p>
分析	<p>A船は、着棧中のB船船首約5m前方に船尾が位置するように左舷着けで着棧操船中、船長Aが、中島川河口から西方へ経験したことのない水流で圧流されたことから、可動橋の柱に接近した際、同柱との衝突を回避しようとして左舷機を増速して右転し、同柱への衝突は回避できたものの、A船船尾部がB船船首部に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、着棧中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、着棧中のB船船首約5m前方に船尾が位置するように着棧操船中、船長Aが、中島川河口から西方へ経験したことのない水流で圧流されたため、可動橋の柱に接近した際、同柱との衝突を回避しようとして左舷機を増速して右転し、同柱への衝突は回避できたものの、A船船尾部がB船船首部に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>本事故後、A社及びB社は、事故再発防止策として、次の措置を講じた。</p> <p>A社は、長崎港1号棧橋荒天時連絡体制表を作成し、必要に応じて係船中の船舶への移動依頼をすることとし、B社は移動依頼があった際には係船中の船舶を移動することとした。</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"> ・船長Aは、着棧操船中に中島川河口からの水流による圧流が予測される場合、着棧場所の船尾側に係船している船舶に移動依頼を行い、同船舶の移動後に着棧操船を行うこと。