

船舶事故調査報告書

令和4年7月6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3年12月17日 16時25分ごろ
発生場所	鹿児島県垂水市垂水港（本城地区） 垂水港西防波堤灯台から真方位079°390m付近 （概位 北緯31°29.0′ 東経130°41.4′）
事故の概要	旅客フェリーフェリー第八おおすみは、離岸操船中、フェリー岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年1月17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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客フェリー フェリー第八おおすみ、1,498トン
船舶番号、船舶所有者等	133573、鹿児島交通株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷防舷材塗料剥離 岸壁 コンクリートに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約15m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか6人が乗り組み、北西に港口がある垂水港の東奥から西に延びるフェリー岸壁（以下「本件岸壁」という。）の北側に船首を西に向けて出船左舷着けしていた。</p> <p>本船は、船長が操船指揮をとり、令和2年から船長の代理を務めるようになった航海士が強風時の操船練習の目的で操船に当たっていた。</p> <p>本船は、係船索を全て放したのち、航海士が、ふだんより船首を本件岸壁から離そうと、左舷主機を最微速前進、舵を右40°、バウスラストの推力を右旋回一杯としたが、北寄りの風に押されて船首を本件岸壁から十分離すことができず、更に、左舷主機を微速前進として、操舵室ウイング下と本件岸壁の距離が約6～7mとなった。</p> <p>本船は、航海士が両舷主機を微速前進として、船首を西北西方に向けて前進したが、北寄りの強い風を右舷方から受けて、本件岸壁から十分離れて前進することができず、本件岸壁方に圧流されて、左舷中央部が本件岸壁西端に衝突した。</p> <p>船長及び航海士は、本船と本件岸壁との距離を操舵室ウイング下の位置で約10mとっていれば、本件岸壁との衝突を避けることができたと本事故後に思った。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、北寄りの強い風を右舷方から受ける状況下、離岸操船中、船長の操船指揮のもと操船を行っていた航海士が、本船と本件岸壁が十分離れていない状態で前進としたことから、本件岸壁から離れて前進することができず、本件岸壁の方へ圧流されて、本件岸壁の西端に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、北寄りの強い風を右舷方から受ける状況下、離岸操船中、船長の操船指揮のもと操船を行っていた航海士が、本船と本件岸壁が十分離れていない状態で前進としたため、本件岸壁から離れて前進することができず、本件岸壁の方へ圧流されて、本件岸壁の西端に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、A社所有の本件航路を運航するフェリーを訪船し、事故の概要を乗組員に周知するとともに、離岸の際、岸壁と船体の距離が十分確保されていることを確認するよう指導した。</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"> ・ 船長は、風等により船体が岸壁方に押される状態で離岸操船する場合、船体を十分岸壁から離してから前進等すること。