

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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4年6月25日 13時20分ごろ
発生場所	長崎県 <small>しまばら</small> 島原市島原港（外港地区） 島原港防波堤灯台から真方位326° 1.1海里付近 （概位 北緯32° 45.9′ 東経130° 22.4′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船フェリーくまもとは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年9月9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	旅客船兼自動車渡船 フェリーくまもと、1,165トン
船舶番号、船舶所有者等	134579、九商フェリー株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部の防舷構造物に擦過傷 岸壁 防衝材に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南～南東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期 島原市には、本事故当時、強風注意報が発表中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、旅客17人を乗せ、車両10台を積載し、島原港に向けて熊本県熊本市熊本港を出航した。</p> <p>本船の島原港での着岸方法は、南北方向に延びる岸壁（以下「本件岸壁」という。）に北進して進入し、船首を北方に向けて入船右舷着けで着岸するものであった。</p> <p>船長は、島原市に強風注意報が発表中であることを把握しており、島原港に向けて航行中、携帯電話でA社社員から同港内における風向及び風速がそれぞれ南～南南東及び8～10m/s であるとの情報を入手した。</p> <p>船長は、過去に島原港内で南寄りの風速10m/s 程度の風が吹く状況下、本件岸壁に向けて北進中、ふだんよりも両舷主機を中立運転とする時機を早めて着岸操船を行い、その際、突風によって船首部が本件岸壁側に振られることなく安全に着岸した経験が複数回あり、同港に入った後、同様の操船方法をとった。</p> <p>船長は、本件岸壁に小角度で進入する態勢とし、本件岸壁の南端を通過後、前進行きあしを制御しようと、左舷主機を後進としたところ、南東方から突風を受けて船尾部が左舷方に押され、本船が急激に右回頭し、船首部が本件岸壁に接近するのを認めた。</p>

	<p>船長は、バウスラストを使用するなどしたものの、本船がほとんど左回頭せず、両舷主機を全速力後進としたが、本船の右舷船首部が擦るように本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、その後、着岸を完了し、旅客に負傷者がいないこと、積載車両に損傷がないことを確認して海上保安庁に通報を行った。</p> <p>本船は、バウスラストの使用効果が十分に得られる速力（対地速力、以下同じ。）が2ノット（kn）以下であった。</p> <p>船長は、本事故当時、突風を受けた際の速力が約5knであったので、バウスラストの使用効果が得られず、本船がほとんど左回頭しなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、突風によって船首が本件岸壁側に振られることも考慮し、両舷主機を停止する時機を更に早めて早期にバウスラストの使用効果が得られる速力まで減速し、また、本件岸壁との距離をふだんよりも離して着岸作業を行えば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、強風注意報が発表され、船尾方から風力5（風速8～10m/s）の風を受ける状況下、着岸作業中、船長が、約5knの前進行きあしで本件岸壁との距離をふだんの着岸時と同程度にとって本件岸壁に進入したことから、突風を受けて右回頭し、船首部が本件岸壁側に振られた際、バウスラストを使用したり、両舷主機を後進としたりしたものの、ほとんど左回頭せず、また、前進行きあしが止まらないまま本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、過去の経験を踏まえて本件岸壁に進入し、ふだんよりも両舷主機を中立運転とする時機を早めていたが、過去に同様の操船方法を取り、突風によって船首部が本件岸壁側に振られることなく安全に着岸した経験が複数回あったことから、本事故当時、突風によって船首部が本件岸壁側に振られることを考慮していなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、バウスラストの使用効果が十分に得られる速力が2kn以下であったが、突風を受けた際の速力が約5knであったことから、バウスラストの使用効果が得られず、ほとんど左回頭しなかったものと推定される。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表され、船尾方から風力5の風を受ける状況下、着岸作業中、船長が約5knの前進行きあしで本件岸壁との距離をふだんの着岸時と同程度にとって本件岸壁に進入したため、突風を受けて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>・ 船長は、強風が吹く中、着岸作業を行う際、突風によって船首部が岸壁側に振られた場合でも安全に着岸できるよう、早期にバウスラストの回頭効果が得られる速力まで減速するとともに、岸壁</li> </ul>

	との距離を十分にとること。
--	---------------