

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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6年2月19日 13時20分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜港多喜浜区 新居浜港多喜浜東防波堤灯台から真方位134° 1,380m付近 （概位 北緯33° 59.0′ 東経133° 20.8′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船おおしま7は、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年2月27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	旅客船兼自動車渡船 おおしま7、188トン
船舶番号、船舶所有者等	141513、愛媛県新居浜市（A市）
乗組員等に関する情報	船長、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部ランプゲート左舷ワイヤフックに曲損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、旅客8人を乗せ、車両5台を積載し、新居浜港多喜浜区（黒島地区）（以下「黒島港」という。）の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を北北西に向けて船首着けする目的で北北西進しながら本件岸壁にゆっくりと接近した。</p> <p>本船は、両頭船で、新居浜港側を船首とし、大島側を船尾としており、船首及び船尾にそれぞれランプゲートが設置されていた。</p> <p>ランプゲートの両舷側には、同ゲートを上下させるワイヤの端部を止めるワイヤフックが同ゲートの両舷端から飛び出した状態で取り付けられていた。</p> <p>黒島港は、東側に港口があり、港奥に本件岸壁が設けられていた。</p> <p>本件岸壁の南南東面には、潮位の変化に応じて使用できるよう海面からの高さが異なる着岸場所（乗場）が設けられており、本件岸壁の南南東面の西側に第1乗場、東側に第2乗場（低潮時用）があった。</p> <p>船長は、操舵室で操船に当たり、他の乗組員は、着岸に備えて船首ランプゲート付近で待機していた。</p> <p>船長は、南西の風を左舷船尾方から受けていたので、右舷方に圧流されることを想定して、第1乗場（本船の左舷側）に寄せながら第2乗場に接近した。</p> <p>本船は、船長が想定していたより南西の風が弱く、第1乗場に寄った状態のまま第2乗場に接近したので、右舵を取るとともに後進とし</p>

	<p>たが、十分に回頭することも前進行きあしを止めることもできず、本件岸壁の第2乗場と第1乗場の境にあった突起部に衝突した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、左舷船尾方から南西風を受ける状況下、着岸操船中、船長が、第1乗場に寄った状態のまま第2乗場に接近したことから、後進等としたものの前進行きあしを止めること等ができず、本件岸壁の突起部と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、右舷方に圧流されることを想定して、第1乗場に寄せて第2乗場に接近したが、船長が想定したより南西風が弱かったことから、第1乗場に寄った状態のまま第2乗場に接近したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、左舷船尾方から南西風を受ける状況下、着岸操船中、船長が、右舷方に圧流されることを想定して、第1乗場に寄せて第2乗場に接近したが、船長が想定したより南西風が弱く、第1乗場に寄った状態のまま第2乗場に接近したため、後進等としたものの前進行きあしを止めること等ができず、本件岸壁の突起部と衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、入港に当たって、気象・海象に応じた複数の入港方法をあらかじめ準備しておくこと。</li> <li>・船長は、風等の外力を受ける状況下、風等による圧流を考慮して岸壁への接近進路を調整する場合、風等が急に変化しても岸壁の突起部等と衝突することない進路とするか、直ちに停船できる速力で接近すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作