

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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5年10月5日 14時26分ごろ
発生場所	愛知県南知多町師崎港フェリー専用岸壁 師崎港南防波堤灯台から真方位273° 220m付近 （概位 北緯34° 41.9′ 東経136° 58.4′）
事故の概要	旅客船兼自動車航送船しまゆりは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年12月12日、主管調査官（横浜事務所）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	旅客船兼自動車航送船 しまゆり、276トン
船舶番号、船舶所有者等	135714、名鉄海上観光船株式会社（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 右舷中央部防舷材に破損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 ほぼ低潮時 南知多町には、10月5日04時24分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当ても継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、旅客10人を乗せ、車8台を積載し、師崎港に向け、南知多町日間賀漁港（北港）を出港し、師崎水道を約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進した。</p> <p>本船は、師崎港の東側にある港口付近で約5～6knまで減速し、師崎港内を減速しながら西北西進し、師崎港の港奥から東方に延びる師崎港フェリー専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を東方に向けて出船右舷着けとする目的で、本件岸壁東端の北北東方70m付近において、約4knで左旋回を開始した。</p> <p>船長は、風速約12m/sの北西風を受けていたので、早めに旋回を終えようとして、ふだんより右舷主機の出力を上げて旋回することとした。</p> <p>本船は、ふだんより少し大回りをしながら旋回し、右舷中央部が本件岸壁東端と約5m隔てて並び、本件岸壁と船首尾線との交角が約20°の状態での停止した。</p> <p>船長は、左舷船尾方から風を受ける状況で、ふだんより本件岸壁までの距離が近かったため、本船を北北東方に横移動させて岸壁までの距離を十分に確保しようと、左舷主機を前進に、右舷主機を後進に、</p>

	<p>バウスラスタを左に操作したが、船尾が本件岸壁から離れ、右舷中央部が本件岸壁東端の角に接近して衝突した。</p> <p>A社は、運輸局及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、衝突の衝撃で本件岸壁から離れたので、後進して、本件岸壁に船首を東方に向けて出船右舷着けで着岸した。</p> <p>A社の安全管理規程では、師崎港内の風速が18m/sに達したと認められるときは、師崎港への入港を中止することとなっていた。</p> <p>船長は、本件岸壁に接近し過ぎたので、本件岸壁に接触しないように主機及びバウスラスタの出力を調整して横移動することができなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件岸壁までの距離が十分に確保できるように旋回すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、平成6年にA社に入社し、令和3年10月から本船に船長として乗船していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、約12m/sの北西風を左舷船尾方から受ける状況下、着岸操船中、船長が、北北東方に横移動して本件岸壁との距離を十分に確保しようとしたものの、本件岸壁に接近し過ぎていたことから、本件岸壁に接触しないように横移動することができず、船尾が岸壁から離れて右舷中央部が本件岸壁東端に接近し、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、約12m/sの北西風を左舷船尾方から受ける状況下、着岸操船中、船長が、北北東方に横移動して本件岸壁との距離を十分に確保しようとしたものの、本件岸壁に接近し過ぎていたため、本件岸壁に接触しないように横移動することができず、船尾が岸壁から離れて右舷中央部が本件岸壁東端に接近し、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、所属する乗組員等に対して本事故の要因を周知するとともに、所属する船長に対して師崎港内の風が北寄りのときは岸壁から離して旋回することを指導し、また、本件岸壁の角に防舷材（タイヤ）を設置した。</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、狭い港内で旋回して着岸する場合、風、潮流等の外的要因を考慮の上、岸壁まで十分な距離を確保できるように旋回すること。