

船舶事故調査報告書

令和6年6月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年11月24日 17時30分ごろ
発生場所	香川県高松市大島港内 庵治白石礁照射灯から真方位315° 1.1海里付近 (概位 北緯34°24.5′ 東経134°06.3′)
事故の概要	旅客船まつかぜは、着岸操船中、捨て石に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年12月12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 船舶番号、船舶所有者等	旅客船 まつかぜ、45トン 140134、厚生労働省、国立療養所大島青松園（運航者、A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	右舷プロペラ翼及び舵に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期 高松市には、11月23日18時20分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、営業運航中であったものの、旅客がいまま大島港防波堤北側に設置された仮設の浮き棧橋（以下「本件棧橋」という。）に入船左舷着けするつもりで、本件棧橋に向かって東南東進していた。</p> <p>船長は、風速約10～13m/sの北西風が吹く中、着岸操船を始め、船首の係船索を取らせた後、船尾を本件棧橋に寄せようと右舵を取って左舷主機を前進に、右舷主機を後進に掛けたが、本船は、船尾が寄らなかったため、船尾の係船索を取ることができなかった。</p> <p>船長は、船尾が本件棧橋から離れて本件棧橋に対して約45°の角度となったため、着岸をやり直そうと船首の係船索を外した直後、プロペラ付近で衝撃を感じ、本船が本件棧橋南側の捨て石（以下「本件捨て石」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、船首方にある土のうに船首を乗り揚げさせて本船を固定し、船尾の係船索を送って同索を巻き、本件棧橋に接岸させた。</p> <p>本船は、以前、大島港防波堤内の既存の棧橋に着岸していたが、同防波堤内に新たな浮き棧橋を設置する工事のため、5月ごろから本件棧橋を使用していた。</p> <p>(図1参照)</p>

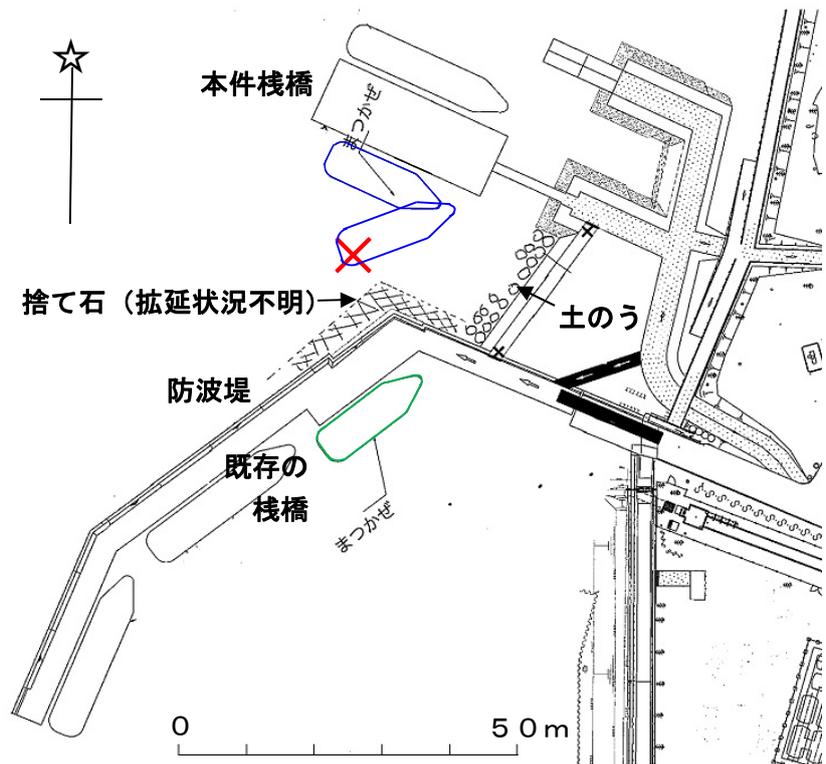


図1 事故発生経過概略図

船長は、本件棧橋の使用を開始してから、風速10m/sを超える北西風を経験したことがなかった。

A社の運航基準では、既存の棧橋において、風速が15m/sに達していると認めるときは、入港を中止しなければならないと定められていたが、右舷側の可航水域が狭い本件棧橋における入港中止基準は定められていなかった。

A社は、本件捨て石の存在を知っていたが、拡張状況や水深を調査しておらず、また、船長は、本件捨て石の存在を知っていたが、拡張状況や水深を知らなかった。

本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.0mであった。

<p>分析</p>	<p>本船は、風速約10～13m/sの北西風が吹く状況下、本件棧橋に着岸操船中、船長が、舵及び機関を使用しても船尾が本件棧橋に寄らない状態で着岸操船を続けたことから、船尾が北西風に圧流されて本件捨て石に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風速約10～13m/sの北西風が吹く状況下、本件棧橋に着岸操船中、船長が、舵及び機関を使用しても船尾が本件棧橋に寄らない状態で着岸操船を続けたため、船尾が北西風に圧流されて本件捨て石に乗り揚げ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、本件棧橋においては、風速が8m/sに達していると認めるときは、入港を中止しなければならないと定め、可能な限り本件捨て石を撤去し、強風が予想される場合、新たな浮棧橋を設置</p>

する工事を中止させ、既存の棧橋に着岸させることとした。

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。

- ・ 船長は、着岸操船中、風などの外乱により、舵や機関などを使用しても船体が岸壁に寄らない場合、着岸を断念し、速やかに離脱すること。
- ・ 旅客船の運航者は、新たな岸壁等を使用する場合、周辺の水深や海底の状況を確認しておくこと。
- ・ 旅客船の運航者は、新たな岸壁等を使用する場合、旅客船の性能や、可航水域の広さなどを考慮し、入港中止基準を速やかに設定しておくこと。