

船舶事故調査報告書

令和7年7月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和6年5月17日 04時38分ごろ
発生場所	長崎県対馬市 ^{いづはら} 厳原港 耶良崎灯台から真方位270° 240m付近 (概位 北緯34° 11.7′ 東経129° 17.7′)
事故の概要	貨物フェリーフェリーなぎさは、着岸操船中、係留中の貨物フェリーフェリーたいしゅうに衝突した。
事故調査の経過	令和6年7月3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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物フェリー フェリーなぎさ、2,558トン 141843、株式会社三浦造船、壱岐・対馬フェリー株式会社（船舶借入人、A社） B 貨物フェリー フェリーたいしゅう、1,083トン 141539、対州海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷後部外板に亀裂を伴う擦過傷（写真1参照） 
	写真1 A船の損傷状況（A社提供）

	<p>B 右舷船尾部外板に擦過傷（写真2参照）</p>  <p>写真2 B船の損傷状況（A社提供）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：海上（港内） 平穏、潮汐 ほぼ高潮時</p> <p>下対馬地方には、令和6年5月15日10時53分に強風注意報が発表され、また、同日15時41分に波浪注意報が発表され、本事故当時、いずれも継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか8人が乗り組み、乗客5人を乗せ、車両25台等を積載し、厳原港に向けて福岡県福岡市博多港を出港した。</p> <p>A船の厳原港における入港は、厳原港厳原4号岸壁（以下、岸壁の名称については「厳原港厳原」を省略する。）に、船首を南東に向けて左舷着け係留しているB船の南西方を通過し、4号岸壁の北西側に隣接した3号岸壁に船首を北西に向けて右舷着け係留するものであった。</p> <p>船長Aは、B船の南西方を通過する際の船間距離について、風によりB船側に圧流される可能性がない場合は約50m、圧流される可能性がある場合は約100mと判断していた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、強風がしだいに弱まるという気象情報を入力しており、入港1時間前にA社対馬支店から、厳原港内では西の風約6m/sとの報告を受けていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、西の風約15m/sが連吹している状態の場合、船間距離を約100mとしていたが、厳原港入港前に風向風速計で確認したところ、西の風約10m/sであったので、B船側に圧流される可能性がないと判断し、船間距離を約50mとすることとした。</p> <p>船長Aは、厳原港港口を通過して減速を開始し、内防波堤を通過後、機関を中立として惰力により本船を3号岸壁に向けて北西進させ</p>

ていたところ、突然、西方から瞬間風速*1約20m/sの風を受け、A船が東方へ圧流された。

A船は、船長Aが、B船側に圧流されないようバウスラスタを左一杯、右舵一杯、可変ピッチプロペラの翼角10°（微速相当）として操船したものの、A船の右舷後部がB船の右舷船尾部に衝突した。

船長Aは、3号岸壁着岸後、本事故の発生を海上保安庁へ通報した。

B船は、船長Bほか5人が乗り組み、4号岸壁に係留中、A船が衝突した。

(図1、写真3 参照)

A船のバウスラスタは、横風の風速が15m/s以上になると風上側に回頭させることができなかった。

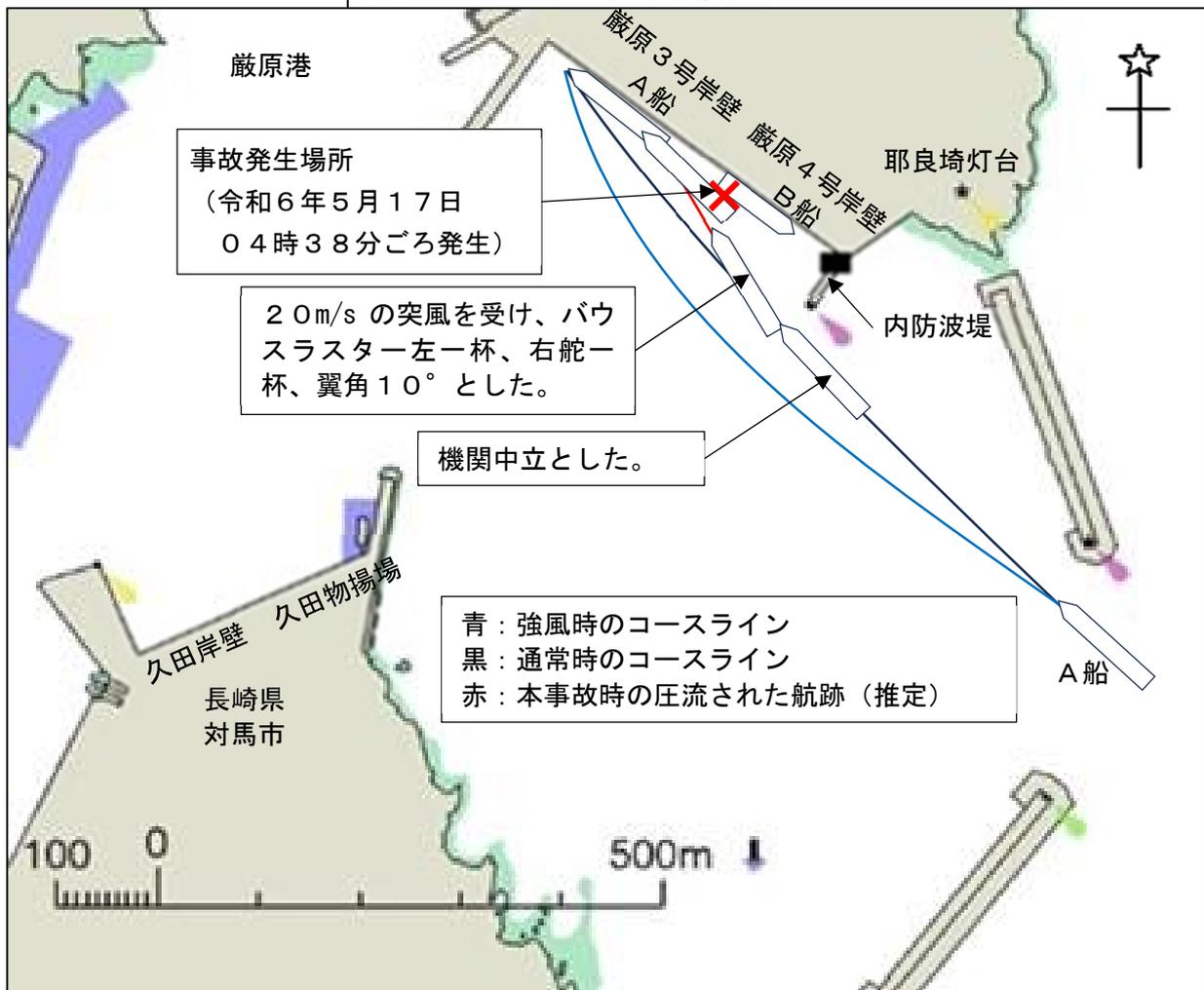


図1 事故発生状況図



写真3 A船及びB船の係留状況

*1 「瞬間風速」とは、風速の3秒間の平均を表し、平均風速(10分間の平均)の1.5倍から3倍以上となることもある。

<p>分析</p>	<p>A船は、厳原港において、強風注意報が発表されている状況下、着岸操船中、船長Aが、事前に入手した気象情報からB船側に圧流されるほどの風が吹く可能性がないと判断し、通常の入港時と同様に、B船と約50mの船間距離で通過しようとしたことから、西方からの突風を受けて東方に圧流され、右舷後部がB船の右舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、B船側に圧流されるほどの風が吹く可能性がないと判断したものと考えられる。</p> <p>(1) 本事故当日、強風がしだいに弱まるという気象情報を入手していたこと。</p> <p>(2) 入港1時間前にA社対馬支店から、厳原港内では西の風約6m/sとの報告を受けていたこと。</p> <p>(3) 厳原港入港前に風向風速計で西の風約10m/sであることを確認したこと。</p> <p>B船は、係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、厳原港において、強風注意報が発表されている状況下、A船が着岸操船中、船長Aが、事前に入手した気象情報からB船側に圧流されるほどの風が吹く可能性がないと判断し、B船と安全な船間距離を確保しなかったため、西からの突風を受けて東方に圧流され、A船が係留中のB船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、本事故発生後、次の再発防止対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、港湾内では、海上と異なる風向き、風速、うねりがあるということを再認識し、全船員において意識の徹底を図る。特に、風向及び風速及びについては、沿岸荷役作業員とのコミュニケーションを図り、正確な情報を把握すること。 ・船長は、不測の突風が発生することを想定し、風で船体が押し寄せられても、安全な距離を常に確保して着岸作業を行うことを徹底すること。 ・船長は、風向き、風速、うねり、波高を総合的に判断し、着岸困難と判断した場合、無理をせず、しばらく入港待機するか、運航管理責任者へ打診すること。 <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、強風注意報が発表されている状況下、着岸操船を行う場合、強風に圧流される可能性を考慮して他船及び岸壁から安全な距離をとること。