船舶事故調査報告書

令和８年９月１６日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁及び可動橋）
発生日時	令和７年２月５日　１２時５０分頃
発生場所	鹿児島県薩摩川内市里港 里港沖防波堤北灯台から真方位２４１°３７０m付近 （概位　北緯３１°５０.６′　東経１２９°５５.３′）
事故の概要	旅客船フェリーニューこしきは、離岸中、岸壁等に衝突した。
事故調査の経過	令和７年２月１０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	旅客船　フェリーニューこしき、９４０トン １３６８３５、甑島商船株式会社（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　左舷中央部及び船首バウバイザーに破口を伴う凹損 岸壁　コンクリート部に欠損 可動橋　コンクリート部に欠損
気象・海象	気象：天気　みぞれ、風向　北西、風速　約１２m/s以上（突風を伴っていた可能性がある。）、視界　やや不良 海象：波高　約０.５ｍ 甑島には、３日０５時０２分に波浪注意報、１６時４６分に雷注意報、４日１０時５９分に風雪注意報、１８時１４分に着雪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	(1)　里港の特徴及び本船の通常の出港操船 ①　本船は、里港、薩摩川内市長浜港及びいちき串木野市串木野港を結ぶ定期船で、本船が離着岸する里港フェリー岸壁（以下「本件岸壁」という。）は東西に延びている。本件岸壁の北方約３００m及び本件岸壁東端の東方約１５０mに防波堤があり、その間が可航水域（以下、本件岸壁の北方を「北方水域」、南東方を「南東方水域」という。）となっている。 ②　本船は２機２軸のＣＰＰ[*1]（可変ピッチプロペラ）と２舵及びバウスラスターを装備しており、通常の出港操船は次のとおりである。 ａ　本件岸壁に左舷着けの状態から本船の係留索を放し、右舷ＣＰＰを前進翼角、左舷ＣＰＰを後進翼角として、両舷左舵一杯とする。船尾を本件岸壁から離した後、両舷の舵を中立

[*1] ＣＰＰ（Controllable Pitch Propeller）はプロペラ（スクリュー）の羽根の角度を調整することで、エンジンの回転数を変えることなく、船舶の速度や推進方向を制御できる装置をいう。

	とし、バウスラスターを右舷方に作動させて船首を本件岸壁から離す。その後、船尾が東北東方に向いた状態で両舷右舵とし、両舷ＣＰＰを後進翼角として本件岸壁から距離を離しながら後進させる。 ｂ　両舷の舵を中立として、バウスラスターの作動によって、本船を右回頭させつつ、南東方水域付近まで後進させたところで、両舷ＣＰＰを前進翼角、両舷右舵として、船首がおおむね北方水域に向いたところで回頭を止めて前進し、港外に向かう針路とする。 (2)　本船の出航から本件岸壁に衝突するまでの経過 本船は、船長ほか１０人が乗り組み、旅客１１人、車両５台を乗せ、本件岸壁に左舷着けの状態から出航しようとしていた。 船長は、本船の出航前、天候が良くなくやや強い風が吹いていると感じたが、Ａ社の出航中止基準（１５m/s）に達していない約１２m/s の北西風であることを確認し、これまでも同じような状況で出港した経験があったので、ふだんどおり操船することとした。 船長は、本船の右舷ＣＰＰを前進１５°、左舷ＣＰＰを後進１０°、両舷左舵一杯として船尾を本件岸壁から離し、次に両舷の舵を中立とし、バウスラスターを作動させて船首を本件岸壁から離した。 船長は、その後、両舷ＣＰＰを後進１５°として両舷右舵を取り、本船を微速力で後進させ始めた際、周囲が雪雲で急に暗くなり白波が立ち始めたのを認めた。 本船は、船尾が東北東方を向いたまま北西風によって圧流され、本件岸壁から十分に離れないまま後進した。船長は、船首が本件岸壁東端を通過した際、ふだんどおり本船が右回頭できなかったので、前進の推進力をもって本船を右回頭させようと、ふだんよりも早い時期に左舷ＣＰＰを前進１０°、両舷右舵一杯とした後、右舷ＣＰＰも前進１０°としたものの、本船は南東方水域の方に更に圧流され始めた。 本船は、前進右回頭しながら本件岸壁東端の方に圧流され、左舷中央部が本件岸壁東端に衝突した。 （図１　参照）

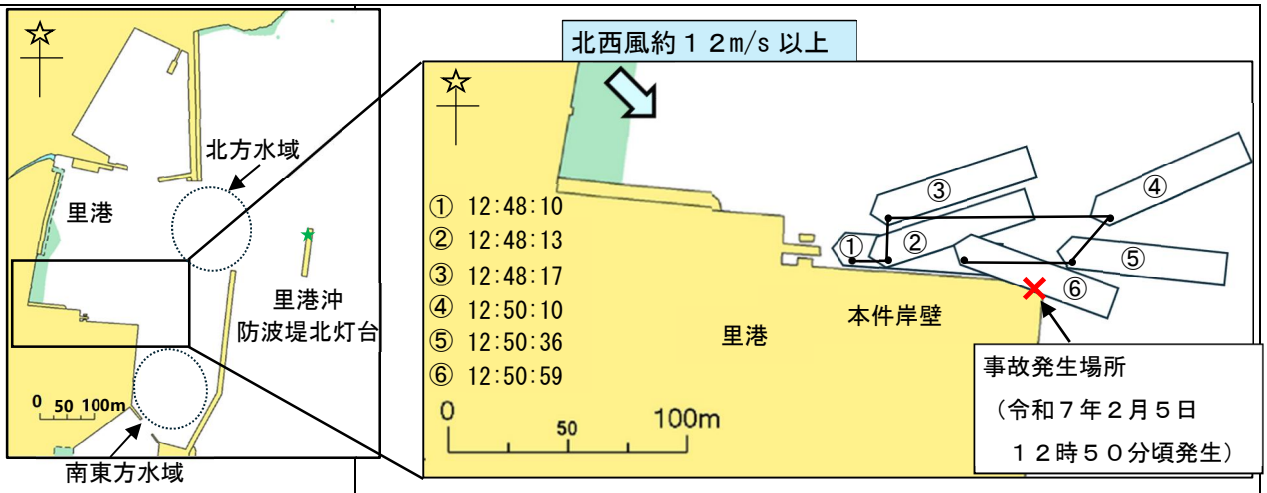

図１　事故発生経過概略図（本件岸壁衝突）

(3)　本船が本件岸壁に衝突した後の経過

船長は、左舷を本件岸壁から離そうと左舵一杯とした後、本船が左回頭しながら前進し始めたので、両舷ＣＰＰを０°とした。

船長は、本船が行きあしで前進中、本件岸壁からの離れ具合を確認しようと左舷船尾方を見ていた。

船長は、その後、船首方を見た際、至近に可動橋が迫っていることに気付いたがどうすることもできず、本船の船首部が可動橋に衝突した。

（図２　参照）

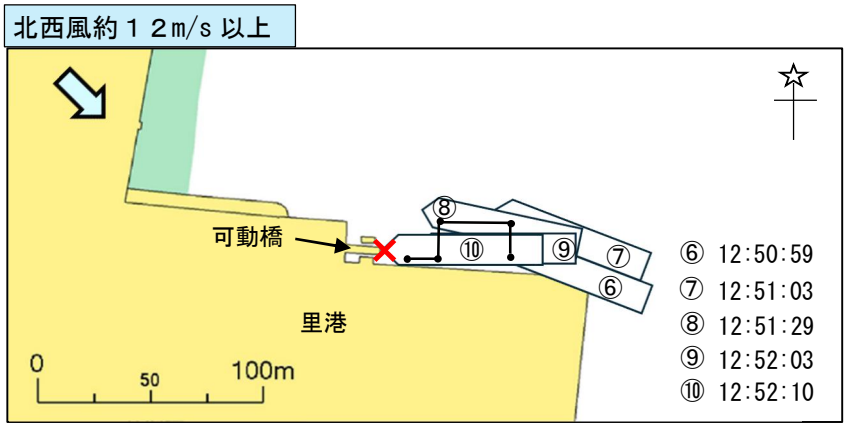

図２　事故発生経過概略図（可動橋衝突）

船長は、微速力後進とし、可動橋から本船を離し、本件岸壁と本船を平行とした。続いて、右舷ＣＰＰを前進翼角、左舷ＣＰＰを後進翼角として、両舷左舵一杯とした後、両舷の舵を中立として、バウスラスターを右舷方に作動させ、両舷右舵と、両舷ＣＰＰを後進翼角として本件岸壁から離した。その後、本船の損傷状況及び負傷者がいないことを確認した。この際、左舷中央部の衝突部に設置された防舷材に凹みがあることを認めた。乗組員らは、船内から衝突部周辺を点検したものの、左舷中央部に破口が

	生じていることに気付かなかった。 本船は、出航を続け、里港沖防波堤を通過後、船長がＡ社へ本事故の発生を通報しつつ長浜港へ向かった。 Ａ社担当者は、本船が長浜港に到着した後、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。
分析	(1) 本船が本件岸壁に衝突した状況 ① 風の状況 風は、船長が出航前に約１２m/s の北西風であることを確認したものの、本船の離岸中、船長が雪雲で周囲が急に暗くなり白波が立ち始めたのを認めていることから、突風が吹いていた可能性があると考えられる。 ② 離岸中の本船の航行の状況 本船は、離岸中、次のとおり北西風によって圧流されたことから、本船を本件岸壁から離すことができなくなったものと考えられる。 ａ 本船は、船尾を東北東方に向けて微速力で後進した際、北西風に圧流されたことから、本件岸壁から十分に離れなかった。 ｂ 本船は、船首が本件岸壁東端を通過した後、船長がＣＰＰを後進翼角から前進翼角とし、後進から前進に変わる際にも南東方水域の方に圧流され続けた。 ｃ 本船は、前進に変わって右回頭を始めたものの、本件岸壁東端の方へ更に圧流された。 ③ 船長の操船判断 ａ 船長は、出航前にＡ社の出航中止基準（１５m/s）に達していない約１２m/s の北西風であることを確認し、これまでも同じ様な状況で出港した経験があったことから、ふだんどおり出港操船できると過信したものと考えられる。 ｂ 船長は、本船を後進させていた際、本件岸壁から十分に離れていなかった中、本船船首が右回頭しなかったことから、前進の推進力を持って右回頭させようと、旋回水域が狭い中にもかかわらず、ふだんより早い時期に前進としたものと考えられる。 ④ ①～③から、本船は、突風が吹く状況下、船長が、旋回水域が狭い中で、本船を前進させて右回頭させたことから、更に圧流され、左舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。 (2) 本船が可動橋に衝突した状況 ① 船長は、本船が本件岸壁と衝突した後、本船を本件岸壁から離そうと左舷一杯とし、本船が左回頭しながら前進し始めたことから、両舷ＣＰＰを０°として本件岸壁からの離れ具合を確

	認しようと左舷船尾方を見ていたものと考えられる。 ② 船長は、本船の左舷と本件岸壁との離れ具合を確認することに意識を集中していたことから、本船が左回頭しながら前進行きあしで可動橋に接近していたことに気付かなかったものと考えられる。 ③ ①及び②から、船長は、本船の左舷と本件岸壁との離れ具合を確認することに意識を集中して船首方を確認しなかったことから、船首部が可動橋に衝突したものと考えられる。 (3) 船長が左舷中央部の破口に気付かなかったこと 船長は、本船を可動橋及び本件岸壁から離して本船の損傷状況を確認した際、損傷部を船内から点検したが見付けることができなかった。そのため、乗組員らによる初期点検では、見落としたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、北西風が吹く状況で離岸中、突風によって本船が岸壁方向に圧流された際、船長が、本船を岸壁から十分に離すことなく前進させて右回頭させたため、左舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。 また、その後、船長が、本船を前進行きあしとしたまま、本船の左舷を本件岸壁から離すことに意識を集中して船首方を確認しなかったため、本船が可動橋に接近していることに気付かず、本船の船首部が可動橋に衝突したものと考えられる。
再発防止策	Ａ社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。 ・乗組員に対して本事例を周知し、強風が想定される状況で離岸操船する場合、船尾を岸壁から離した後、適宜半速力を使用して離岸させることを改めて指導した。 ・乗組員に対して、事故発生時には船舶の各部について十分な点検を行い、異状箇所を的確に把握して運航再開の可否を判断するよう指導した。 ・関係職員に対して、事故発生時には速やかに関係機関へ通報するよう改めて周知した。 ・Ａ社が各港に設置している風速計の測定値を、船長等がスマートフォンでリアルタイムに確認できるよう整備した。 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船長は、悪天候の中で出港する場合、操船中に突風が発生する可能性も考慮し、圧流された場合でも安全に操船できるよう、主機や舵の使用方法及び回頭方法について事前に検討・確認しておくこと。また、必要に応じて、タグボートを手配すること。 ・船長は、事故発生時、乗客や乗組員の安全を確認するとともに、最寄りの港に着岸し、船体の損傷状況を正確に把握すること。