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）
発生日時	令和７年１０月２８日　１０時３２分頃
発生場所	関門港門司区西海岸ふ頭６号岸壁 門司西海岸５号防波堤灯台から真方位２３０°　１２００m付近 （概位　北緯３３°　５６．４′　東経１３０°　５７．０′）
事故の概要	旅客船飛鳥Ⅲは、着岸時、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和７年１２月１８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　飛鳥Ⅲ、５２，２６５トン １４４５５３、郵船クルーズ株式会社（Ａ社）
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船　右舷船首部に凹損（写真１参照） 写真１　本船の損傷状況（Ａ社提供） （凹損の長さ約２m、高さ約３０cm、深さ約５cm） 岸壁　なし
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北西、風速　約５～９m/s、視界　良好 海象：波高　約０．２m、潮汐　上げ潮の末期、潮流　西流約１ノット（kn）（早鞆瀬戸）
事故の経過	(1)　本船の乗組員等の状況 本船は、長さ２２９．９８m、幅２９．８mの大型船で、船長ほか７４人（日本国籍１９人、フィリピン共和国籍５０人、英国籍１人、ルーマニア国籍４人）が乗り組み、サービス等職員３７１人、旅客４４８人を乗せ、関門港寄港の目的で航行していた。 (2)　本船の推進器 本船は、推進器としてポッド推進器２基及びバウスラスター２基を装備していた。 ポッド推進器は、プロペラを駆動する電気モーターを船外の水中ポッドに内蔵し、推力方向を３６０°自在に変えられる推進システムで、前後進のみならず、真横への移動や、その場での急旋

回が可能となり、舵が不要となる利点がある。
（図１　参照）

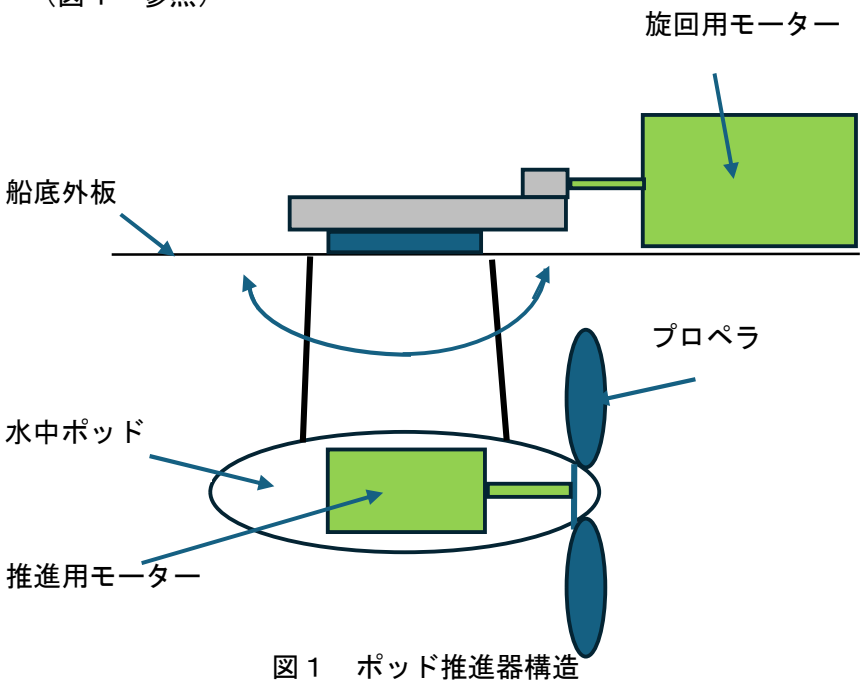


図１　ポッド推進器構造

(3)　本事故発生前（岸壁までの距離約８０ｍまで）の状況

本船は、西海岸ふ頭６号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷着けの予定で、山口県下関市六連（むつれ）島付近で水先人２人を乗せ、船長の操船指揮の下、水先によって関門航路を東航し、関門航路第２５号灯浮標を通過した頃、左舷船首部及び左舷船尾部にタグラインをそれぞれ取ったタグボート２隻が伴走を始めた。

船長は、関門航路第３０号灯浮標を左舷側に見て通過した頃、ポッド推進器及びバウスラスターを自身で手動操作して本船を着岸させるため、操舵室内の右舷ウイングに設置されている操舵スタンドで船尾方を向いて立った姿勢で操船を始めた。

船長は、船首部及び船尾部にそれぞれ４、５人の乗組員を配置して見張り業務及び係留作業を行わせ、操舵室内の副船長と無線連絡させることによって、船首尾方向が本件岸壁に平行になるように本船を本件岸壁に接近させた。

船長は、関門航路（早鞆瀬戸）の潮流が西流約１ノット（１０時１１分転流）であったものの、自身で操船を始めた後、１０時０８分頃から本船が、風のみならず、潮流によっても前後左右に不規則に圧流されることを認め、圧流に対応するようにポッド推進器及びバウスラスターを細かく操作していた。

船長は、本船が本件岸壁まで横距離約１００ｍとなった頃、不規則な圧流が続いていたので、水先人からの助言を受け、タグボート２隻に対し、いつでも本船を引くことのできる態勢で伴走するように指示した。

船長は、水先人から、関門航路の岸壁付近は潮が回っていることが多く、操船が難しいので注意して着岸操船するように助言されていた。

本船は、本件岸壁まで横距離約８０ｍとなった１０時２０分頃、船首方の係留索１本が岸壁上のビットに掛けられた。

船長は、バウスラスター及びポッド推進器を操作し、主に本船が右舷方に移動するよう、また、船尾方に圧流されないように前後の位置を調整しながら操作を続けた。

(4)　本事故発生までの状況

Ａ社では、本船の接岸速力（着岸時の横移動の速力（対地速力、以下同じ。））を着岸時は８cm/s 未満と定めているところ、船長は、本船右舷側が本件岸壁まで横距離約１５ｍとなった１０時２８分頃、本船の接岸速力が５cm/s となるようにポッド推進器及びバウスラスターの右舷方への推力を減じながら操作した。

船長は、本船右舷側が本件岸壁まで横距離約２ｍとなった１０時３１分頃、船首部の接岸速力が約５cm/s から約１５cm/s に上がったのを認め、船首タグボートに極微速力後進で本船を引くように指示するとともに、バウスラスターを左舷方に作動させ接岸速力を下げようとしたが、本船の右舷船首部が本件岸壁に衝突した。

（図２　参照）

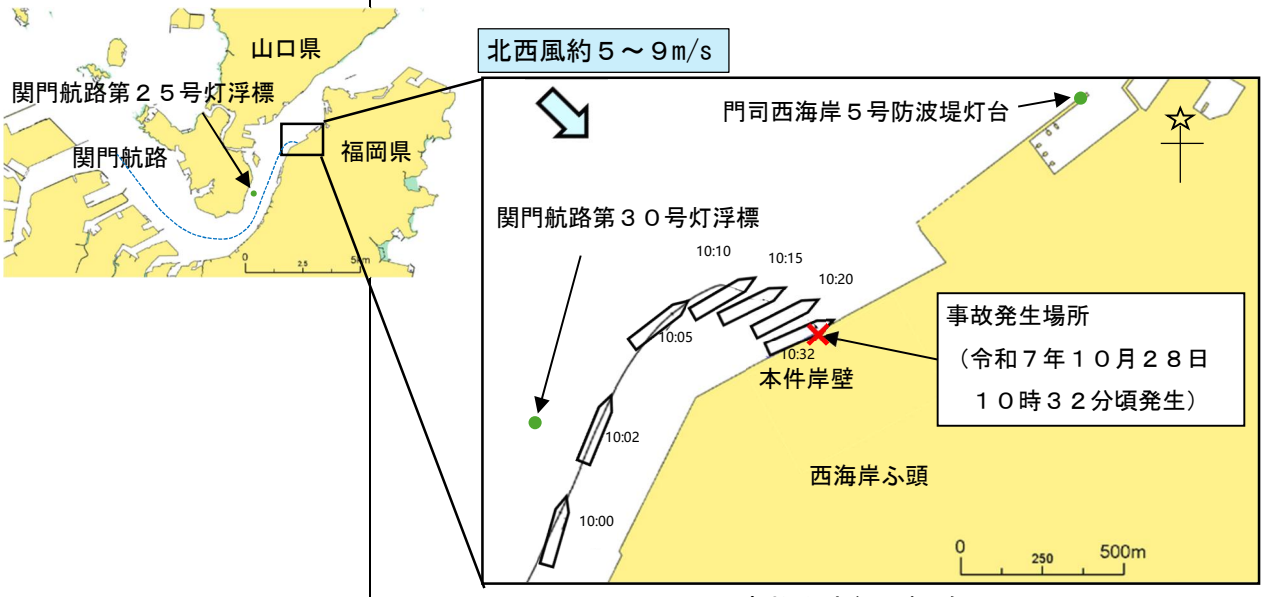
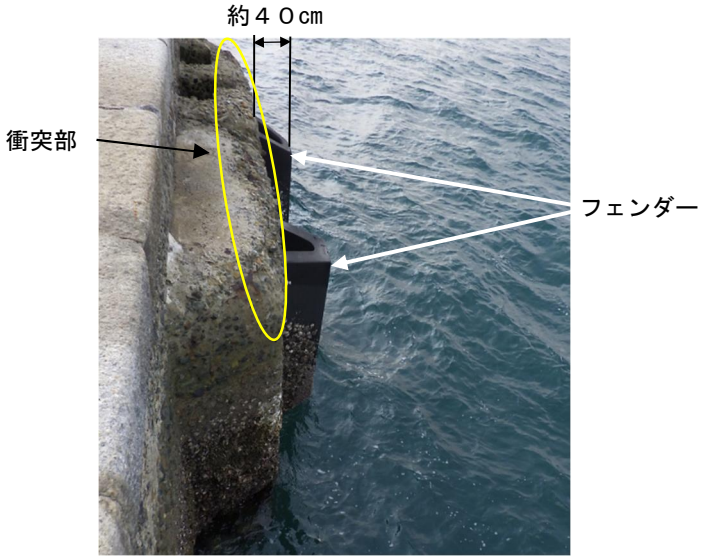


図２　事故発生経過概略図

(5)　本事故発生後の状況

船長及び乗組員は、衝撃を感じず、ふだんどおり接岸したものと思い、本船の船首尾方向の位置を微調整して係留作業を行った。

本船が着岸して約２時間後、本船を見回っていた乗組員は、右

	舷船首部の凹損を発見し、船長に報告した。 船長は、本船が本件岸壁に接岸した際、フェンダー上方のコンクリート部に船体外板が衝突して凹損が生じたものと認め、副船長に指示してＡ社担当者に本事故の発生を報告させた。（写真２参照）  写真２　右舷船首部が衝突した本件岸壁コンクリート部 （コンクリート部の欠損は、経年劣化によるものであり、 本事故に伴う損傷は認められなかった。） (6)　本事故発生後のＡ社の対応 Ａ社担当者は、損傷が軽微であり、本船の堪航性、安全性に影響が認められなかったので、海上保安庁等に通報しなかった。 Ａ社の安全管理規程には、事故その他の異常事態が発生したときは、海上保安官署等に連絡しなければならない旨が規定されている。 本船は令和７年７月に就航した新船であり、船長は、本船の乗船経験が約２か月、着岸操船経験が約４０回あった。
分析	(1)　本船が本件岸壁に接近中の風及び潮流 ①　風速５～９m/s の北西風が吹いていた。 ②　船長は、自身で操船を始めた後、風のみならず潮流によっても前後左右に圧流されることを認めたことから、本件岸壁付近では複雑な流れが発生していたものと考えられる。 ③　船長は、水先人から関門航路の岸壁付近では、潮が回っていて操船が難しいと聞いていたことから、本件岸壁付近でも複雑な潮流が発生していることを認識していたものと考えられる。 (2)　船長は、次のとおり、本件岸壁の約１００m沖から、本船を本件岸壁に接近させ、本船の右舷外板が本件岸壁に衝突したものと考えられる。

	① 本船右舷側が本件岸壁の約１５ｍ沖に接近するまで、左舷方からの約５～９m/s の風及び不規則な潮流に対応しながら主にポッド推進器及びバウスラスターを右舷方に操作し、本船を本件岸壁に接近させた。 ② 本船右舷側が本件岸壁の約１５ｍ沖から、ポッド推進器及びバウスラスターで右舷方への推力を減じながら、本船を約５～１０cm/s の接岸速力で本件岸壁に接近させた。 ③ 本船右舷側が本件岸壁の約２ｍ沖で、本船の横移動速力が約１５cm/s に増加したので、ポッド推進器及びバウスラスターを左舷方へ岸壁から離れるように操作するとともに、タグボートに本船を引くように指示したが、本船を本件岸壁から離すことができなかった。 (3) 本船は、風速５～９m/s の北西風に本件岸壁の方に圧流される状況下、右舷側が本件岸壁の約２ｍ沖において、船長がポッド推進器及びバウスラスターを約５cm/s の接岸速力で接岸させるように操作を継続していた際、潮流が変化したことから、本船の接岸速力が約１５cm/s に増加したものと考えられる。 なお、潮流が変化した際の詳細の状況については、明らかにすることができなかった。 (4) (1)～(3)から、本船は、風速５～９m/s の北西風を左舷方から受けて圧流される状況下、船長が、複雑に変化する本件岸壁付近の潮流の存在を認識していたものの、接岸速力を通常の速力に維持するように操船を続けたことから、潮流が変化した際、本船の接岸速力が急に増加し、本船を本件岸壁から離そうとしたものの、間に合わず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が本件岸壁に接岸する際、船長が、潮流が急変することの対応を準備せずに操船を続けたため、本船の接岸速力が急に増加した際、回避動作が間に合わず、本船が本件岸壁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。 ・本船の操船シミュレーターに、着岸時に船体が不規則に圧流されるシナリオを加え、船長と乗組員を訓練することとした。 ・Ａ社関係者に対して、安全管理規程に係る教育を実施し、事故等の発生を海上保安官署等に連絡することのみならず、安全管理規程を遵守することを徹底した。 ・本件岸壁への入港リスクを改めて評価した。その結果、今後、本船が寄港する際には、フェンダー上方のコンクリート部への船体の接触を防ぐため、岸壁側に空気式防舷材の追加設置を検討することとした。 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、風及び潮流の状況が変化し自船が不規則に圧流されるなど態勢が安定しない場合には、より低い接岸速力で変化する圧流の状況を確認しながら着岸させること。