

船舶事故調査報告書

令和8年4月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和7年6月16日 09時37分頃
発生場所	島根県 ^{にしノしま} 西ノ島町 ^{べつぶ} 別府港 隠岐 ^{おき} 松ヶ崎灯台から真方位300° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯36° 06.6′ 東経133° 02.6′）
事故の概要	旅客船いそかぜは、北進中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年7月10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 いそかぜ、19トン 272-23651島根、島前町村組合（A組合） （写真1 参照）  写真1 本船（A組合ホームページ）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部上甲板に亀裂、右舷中央部舷縁に脱落等（写真2 参照）  A組合提供 右舷中央部舷縁の脱落  A組合提供 右舷船首部甲板の亀裂 写真2 本船の損傷状況 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約13m/s、視界 良好 事故発生場所の東南東方約2.7Mにある ^{あま} 海士地域気象観測所における令和7年6月16日の観測値は、次のとおりであった。

時刻	項目	風向・風速			
		平均		最大瞬間	
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)
08:00		南西	4.1	西南西	8.0
08:30		西南西	4.2	西南西	7.9
09:00		西南西	6.4	西南西	13.3
09:30		南西	6.1	南西	11.4
09:40		南西	6.2	南西	11.7
09:50		南西	6.5	南西	13.2
10:00		南西	6.0	西南西	12.2

海象：波高 約0.2m、潮流 北北西流約1.0ノット (kn)
西ノ島町には、6月16日09時10分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

事故の経過

本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、別府港内の漁業協同組合（以下「漁協」という。）で給油するため、別府港ターミナルの乗り場を出航した。

本船は、船長が手動操舵で操船に当たり、約10knの速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。

本船は、別府港ターミナル東方沖約0.1M付近で左転し、同ターミナル北方の別府1号防波堤（以下「本件防波堤」という。）西端付近に向け北西進した。

船長が本件防波堤南方沖で風向風速計を確認したところ、風向が南南西、風速が約10m/sであった。

本船は、本件防波堤西端の南方沖約40m付近に達した頃、約6knの速力まで減速し、針路を北にした。

船長は、左舷船尾方から約10m/sの風を受けていたが、いつもより当て舵を左に取って、ふだんどおり本件防波堤西端から約4～5m離して本船を航行させることができたと思った。

本船は、北進中、本件防波堤西端まで約10m付近で左舷船尾方から受けていた南南西風が西風に変わって強くなり、東方に圧流されて、右舷船首部が本件防波堤西端に衝突した。（図1参照）

船長が風向風速計を確認したところ、風向は西、風速は約13m/sであった。

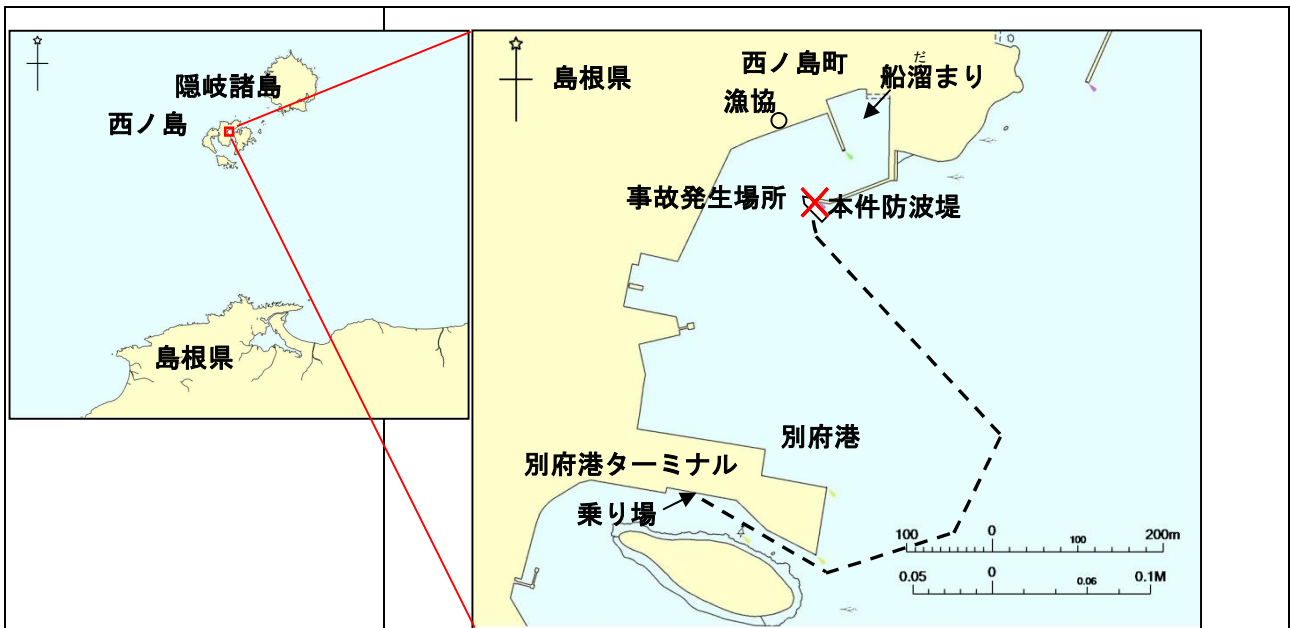


図1 事故発生経過概略図

船長は、本船を漁協の岸壁に着岸させ、本事故の発生をA組合の運航管理者に報告し、運航管理者が運輸局に報告した。

船長及び運航管理者は、本船の航行に支障がなかったため、海上保安庁に本事故の発生を通報しなかった。

船長は、出航前にスマートフォンで南寄り約10m/sの風向風速等を事前に調べており、強風注意報が発表されていたことを知っていたが、本件防波堤の手前まで風向が南南西で風速が約10m/sと変わっていなかったため、突然風向が西に変わって強くなり、その上、突風が吹くとは思っていなかった。

分析

- (1) 本船は、左舷船尾方から約10m/sの風を受けていたことから、本件防波堤側に圧流されながら当て舵を取って航行していたものと考えられる。
- (2) 船長は、(1)の状況であれば、ふだんどおり本件防波堤西端から約4～5m離すことで安全に通過できると臆断し、風向風速の変化による影響及び突風による船体の圧流を考慮していなかったものと考えられる。
- (3) 船長は、本船が左舷船尾方から風を受ける状況であったことから、いつもより大きめに左に当て舵を取ることで、保針操船できると思ったものと考えられる。
- (4) (1)～(3)から、本船は、航行中、西からの突風によって圧流され、本件防波堤西端に衝突したものと考えられる。

原因

本事故は、南南西約10m/sの風が吹く状況下、本船が本件防波堤西端の南西方沖を北進中、船長が、風向風速の変化による影響及び突風による船体の圧流を考慮しなかったため、ふだんどおり本件防波堤西端から約4～5m離して本船を航行させ、本船が突風によって圧流

	<p>されて本件防波堤西端に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A組合は、本事故後、次の措置を採った。</p> <p>本船の燃料補給時の回航航路を、本件防波堤の西端に向けて減速させて通過する航路とせず、針路を同防波堤とほぼ平行に西進し、大回りして同防波堤の西端から十分な距離を取りながら減速後、旋回し、入港することとした。(図2参照)</p> <div data-bbox="620 456 1356 1055" data-label="Figure"> </div> <p>← - - 当日の予定航路 ← 本事故後の航路</p> <p>図2 本事故後の本船が燃料補給する際の回航経路</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、強風時に防波堤等の近くを航行させる場合、突風の影響を考慮し、急な風向や風速の変化に備えて防波堤等から安全な離隔距離をとること。 ・ 船長は、船舶事故等が発生した場合、適切な助言や支援等を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。