

MA2012-7

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年7月27日

### **(東京事案)**

- 1 モーターボート吉岡丸競漕用ボート (船名なし) 衝突
- 2 貨物船第三鶴吉丸乗組員負傷
- 3 貨物船晴麗丸貨物船ぎょれん1 衝突
- 4 貨物船EN KAI 乗組員死亡
- 5 水上オートバイ斑鳩乗組員行方不明

### **(地方事務所事案)**

#### **函館事務所**

- 6 漁船第209磯丸乗揚
- 7 砂利運搬船章栄丸乗組員負傷
- 8 漁船第十邦晃丸衝突 (防波堤)

#### **仙台事務所**

- 9 漁船第3昭伸丸乗組員死亡
- 10 漁船第五長運丸乗組員負傷
- 11 漁船第三福栄丸転覆
- 12 漁船第五八幡丸浸水
- 13 漁船第3貞丸遊泳者負傷
- 14 自動車運搬船蓉翔丸衝突 (陸上荷役施設)

#### **横浜事務所**

- 15 貨物船STAR GATE セメント運搬船第二平安丸衝突
- 16 漁船第三萬坊丸浸水
- 17 漁船第八漁優丸乗組員負傷
- 18 漁船第一義栄丸乗組員死亡
- 19 漁船第一岩井丸乗組員行方不明
- 20 貨物船第五若虎丸乗揚
- 21 旅客フェリーおーしゃんさうす衝突 (岸壁)

#### **神戸事務所**

- 22 水上オートバイMJ-VX-1 同乗者等負傷
- 23 漁船第2大栄丸漁船恵比寿丸衝突
- 24 水上オートバイせんたくまんじゅう250XI 同乗者負傷
- 25 掃海艇くめじま漁船庄栄丸衝突 (ケーブル)
- 26 漁船第八三生丸転覆
- 27 モーターボート吉田号転覆
- 28 貨物船あかし丸乗揚
- 29 遊漁船旭丸プレジャーモーターボート第六直丸衝突

- 30 漁船明石丸乗組員死亡
- 31 漁船天神丸漁船紫丸衝突
- 32 貨物船海泉丸漁船共新丸衝突
- 33 プレジャーボートMMY転覆
- 34 漁船内福丸モーターボートambitious衝突
- 35 旅客フェリーおーしゃんさうず衝突(灯浮標)
- 36 貨物船第十一幸徳丸衝突(養殖施設)
- 37 遊漁船Ambitious Korine III遊漁船魁王丸衝突
- 38 引船第五山和丸漁船進漁丸衝突
- 39 ロールオン・ロールオフ貨物船碧隆丸貨物船第十一幸徳丸衝突
- 40 モーターボート第三月見丸転覆

### 広島事務所

- 41 作業船五栄一号沈没
- 42 旅客船フェリーおき衝突(陸上施設)
- 43 漁船一幸丸プレジャーボート吉丸衝突
- 44 小型兼用船栄光丸衝突(かき筏)
- 45 モーターボートちひろ漁船一丸衝突
- 46 貨物船SUNRISE MIYAJIMA 貨物船第十八永昇丸衝突

### 門司事務所

- 47 漁船朝日丸乗揚
- 48 モーターボート駿洋転覆
- 49 漁船千代丸プレジャーボート伊代丸衝突
- 50 貨物船SACE貨物船明宝丸貨物船八戸丸衝突

### 長崎事務所

- 51 漁船海栄丸モーターボートASAMI衝突
- 52 押船第五十七住若丸バージ東風衝突(防波堤)
- 53 モーターボートマリアII乗揚
- 54 モーターボートゆうりん丸乗揚
- 55 漁船第十二一丸浸水
- 56 漁船貴丸乗組員死亡

### 那覇事務所

- 57 モーターボートAERIAL IIパラセーラー負傷
- 58 モーターボートニューウィング IIパラセーラー負傷
- 59 漁船ちか丸潜水者死亡

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会  
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合  
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合  
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合  
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合  
・・・「可能性が考えられる」  
・・・「可能性があると考えられる」

## 42 旅客船フェリーおき衝突（陸上施設）

## 船舶事故調査報告書

平成24年6月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突（陸上施設）
発生日時	平成23年4月4日（月） 11時24分ごろ
発生場所	島根県隠岐の島町西郷港専用岸壁 西郷港沖防波堤灯台から真方位018° 185m付近 （概位 北緯36° 12.2′ 東経133° 20.2′）
事故調査の経過	平成23年5月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 フェリーおき、2,366トン 136139、隠岐広域連合 99.50m×16.00m×11.30m、鋼 ディーゼル機関2基、6,620kW（合計）、平成15年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成11年11月24日 免状交付年月日 平成21年4月17日 免状有効期間満了日 平成26年6月14日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷後部舷側1か所に擦過傷 陸上施設 ギャングウェイ（以下「GW」という。）の変形及び接続ボルト3本切断
事故の経過	本船は、船長ほか17人が乗り組み、旅客143人及び車両33台を載せ、平成23年4月4日11時20分ごろ、東北東の風が吹いている西郷港において、船首を北方に向け、左舷を接して専用岸壁に着岸することとした。 本船は、通常、専用岸壁に設けられた2個の防舷材に舷側の船首方及び船尾方を接触させ、着岸していたが、船長は、専用岸壁の船首方に岸壁拡張工事用の作業台船がいたので、船首を右に振り、船首部と専用岸壁との距離を船尾部との距離より大きく保ちながら主機の前後進及びバウスラストを利用して同岸壁に接近した。 本船は、船首と船尾の係船索各2本を専用岸壁に取った後、更に岸壁に接近していたところ、東北東からの風を右舷側に受け、圧流されて同岸壁に接近し始めた。 船長は、バウスラストを使用し、本船の船首を左に振って船尾部と専用岸壁との接触を避けようと試みたが、本船は通常の係留場所より船首方に

	位置しており、左舷船尾部が直接に同岸壁へ接触して左舷側に傾き、11時24分ごろ本船の左舷側がGWの海側突端部分に衝突した。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約13m/s、視界 良好 海象：海上 平穏（港内）	
その他の事項	<p>専用岸壁の防舷材は、コンクリート（厚さ60cm）とゴム（厚さ40cm）を合わせた厚さ約1mであり、両防舷材の間隔は、約40mであった。</p> <p>GWの海側突端部分は、専用岸壁の垂直面上にあった。</p> <p>船長は、平成23年、僚船から本船に転船となり、乗船期間の五分の一は船長とし、他の五分の四は一等航海士として乗船していた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、東北東からの風を右舷側に受けている状況下、西郷港の専用岸壁に着岸作業中、風に圧流されて同岸壁に接近した際、通常の係留場所より船首方に位置していたことから、左舷船尾部が直接に専用岸壁へ接触して左舷側に傾きGWの海側突端部分に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、専用岸壁の前方に岸壁拡張工事用の作業台船が存在していたので、同台船との距離を大きくするために船首を右に振り、船首部と同岸壁との距離を船尾部との距離より大きく保ちながら同岸壁に接近し、通常の係留場所より船首方に位置していたものと考えられる。</p> <p>本船は、船首と船尾の係船索を専用岸壁に取る前に機関を後進にかけて通常の係留場所に船体を移動させていれば、風で岸壁方向に圧流されても、通常の係留場所に着岸できた可能性があると考えられる。</p>
原因	本事故は、本船が、東北東からの風を右舷側に受けている状況下、西郷港の専用岸壁に着岸作業中、風に圧流されて同岸壁に接近した際、通常の係留場所より船首方に位置していたため、左舷船尾部が直接に専用岸壁へ接触して左舷側に傾き、GWの海側突端部分に衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	<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"> <li>・岸壁に接近する際には、風による圧流を考慮し、岸壁の防舷材との位置関係を調整すること。</li> <li>・強い風が懸念される場合には、風が弱くなるのを待つこと。</li> </ul>	