

船舶事故調査報告書

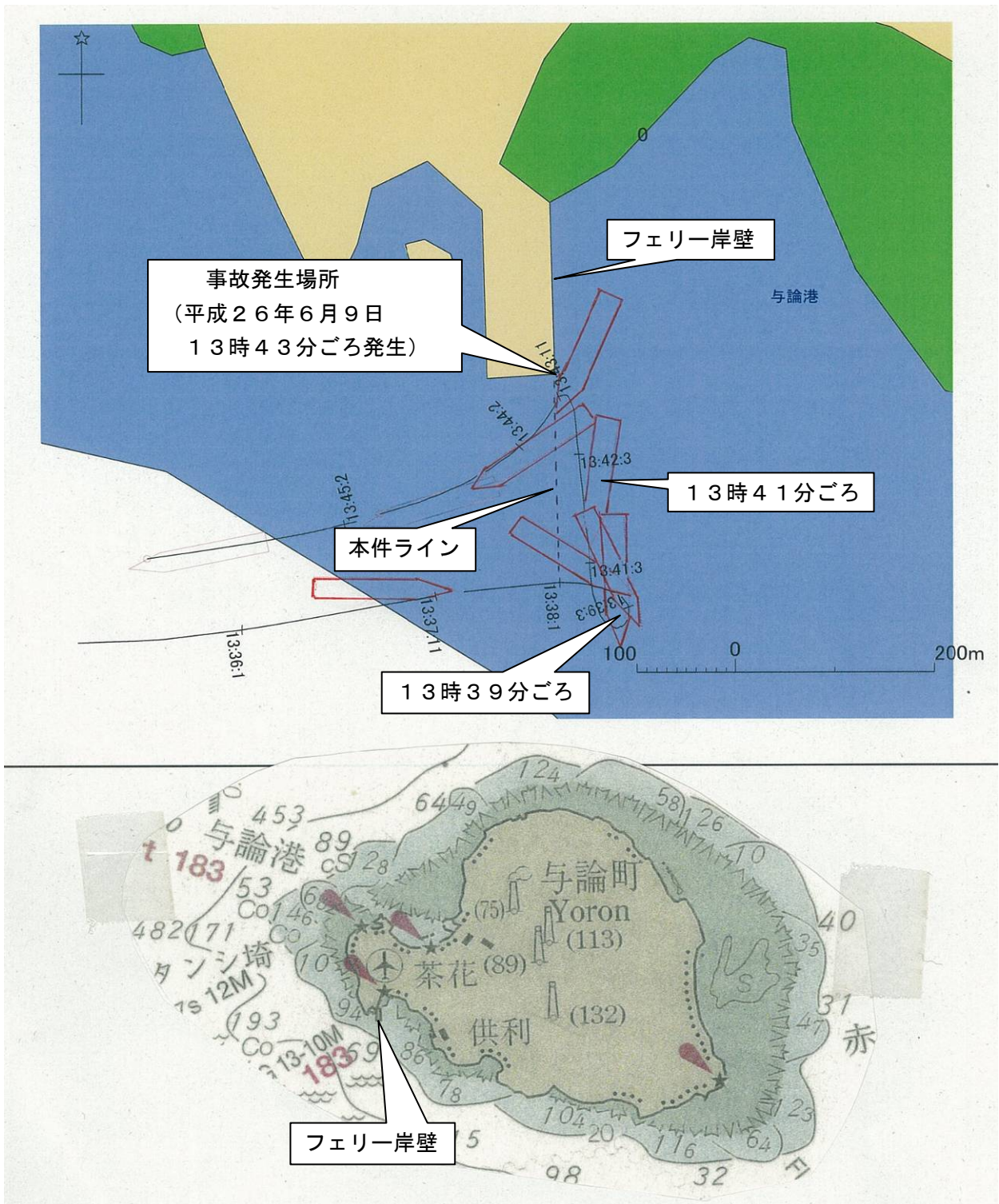
平成26年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成26年6月9日（月） 13時43分ごろ
発生場所	鹿児島県与論町与論港 ^{ともしり} 供利 与論港供利指向灯から真方位187° 500m付近 （概位 北緯27° 02.1′ 東経128° 24.0′）
事故調査の経過	平成26年6月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	貨客船兼自動車渡船 クイーンコーラルプラス、5,910トン 140856、マリックスライン株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 143.3m×21.6m×14.0m、鋼 ディーゼル機関2基、13,240kW（合計）、平成20年7月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成6年12月1日 免状交付年月日 平成20年12月15日 免状有効期間満了日 平成26年11月30日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷中央部に亀裂を伴う凹損 岸壁 コンクリート壁に欠損
事故の経過	本船は、船長ほか23人が乗り組み、旅客118人を乗せ、車両30台及び貨物346tを積載し、船長が操舵を行い、三等航海士を主機遠隔操縦ハンドルの操作に当たらせ、与論港供利のフェリー岸壁に出船右舷着けするため、同岸壁の西方沖で左転し、対地速力約5～6ノットで東進した。 船長は、本船が「フェリー岸壁前縁（南北方）を南側に延長したライン」（以下「本件ライン」という。）付近に達した頃、リモコン操作に切り替えた舵及びバウスラストを併用して右回頭を始めるとともに、両舷機を後進半速とし、本件ラインとほぼ平行とした態勢で前進の行きあしを止め、後進の行きあしとした。

	<p>船長は、ふだん、本件ラインから約60m離して後進していたが、本事故時、右舷ウイングからフェリー岸壁を見たところ、この態勢で後進すれば、接近し過ぎると思った。</p> <p>船長は、東寄りの風が約10m/s吹いていたが、後進する際、船尾が風上に切り上がる作用を利用すれば、本船とフェリー岸壁の距離を離すことができると思い、切り上がる作用を効果的にするために左舷機を停止し、バウスラストを左方（船首を左に回頭させる操作）としたが、フェリー岸壁側に圧流された。</p> <p>船長は、投錨して行きあしを止めようか、両舷機の前後進を使って船尾を左に振ろうかと思ったものの、着岸をやり直すことにして両舷機を全速力前進にかけたが、本船は、平成26年6月9日13時43分ごろ右舷中央部がフェリー岸壁の南東端に衝突した。</p> <p>（写真1、写真2、写真3参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 本船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 本船の損傷箇所</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>写真3 フェリー岸壁の割損箇所</p> </div> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、マリックスライン株式会社の与論島の代理店から、目視によれば、フェリー岸壁付近に西寄りの潮流があるとの連絡を受けていた。</p> <p>船長は、本事故後、ふだんどおりの場所で右回頭を始めたが、回頭を終えた位置がフェリー岸壁側（西方）に偏位したこと、及び後進中にフェリー岸壁との距離を離すことができなかつたのは、東寄りの風に加え、西寄りの潮流があったからだと思った。</p> <p>船長は、本事故後、着岸をやり直す判断が遅れたと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、与論港供利のフェリー岸壁に着岸作業中、左舷側からの風潮流により予想以上に船体がフェリー岸壁へ圧流されたことから、右舷中央部がフェリー岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、与論港供利のフェリー岸壁に着岸作業中、左舷側からの風潮流により予想以上に船体が圧流されたため、右舷中央部がフェリー岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 入港するに当たっては、気象及び海象の情報を勘案した操船をすること。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位(北緯、東経) (° -' -")		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
13:38:01	27-02-00.8	128-24-03.7	098	085.5	+4.4
13:38:31	27-02-00.5	128-24-05.4	118	105.6	+2.6
13:39:03	27-01-59.9	128-24-06.2	142	145.5	+1.4
13:39:31	27-01-59.4	128-24-06.1	163	198.8	-1.2
13:40:05	27-01-59.3	128-24-05.5	180	279.6	-1.1
13:40:31	27-01-59.9	128-24-05.1	185	333.3	-1.9
13:41:03	27-02-01.5	128-24-04.8	187	354.0	-3.3
13:41:32	27-02-03.3	128-24-04.6	187	354.8	-3.8
13:42:03	27-02-05.3	128-24-04.4	189	354.0	-3.7
13:42:32	27-02-06.9	128-24-04.2	193	353.3	-2.8
13:43:02	27-02-07.4	128-24-03.9	201	317.6	-0.9
13:43:25	27-02-07.0	128-24-03.5	207	207.4	+1.3
13:43:58	27-02-05.7	128-24-02.4	223	222.6	+3.7
13:44:28	27-02-04.2	128-24-00.2	241	239.2	+5.6

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

対地速力の+は前進、-は後進である。