

# 船舶事故調査報告書

平成27年2月5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）

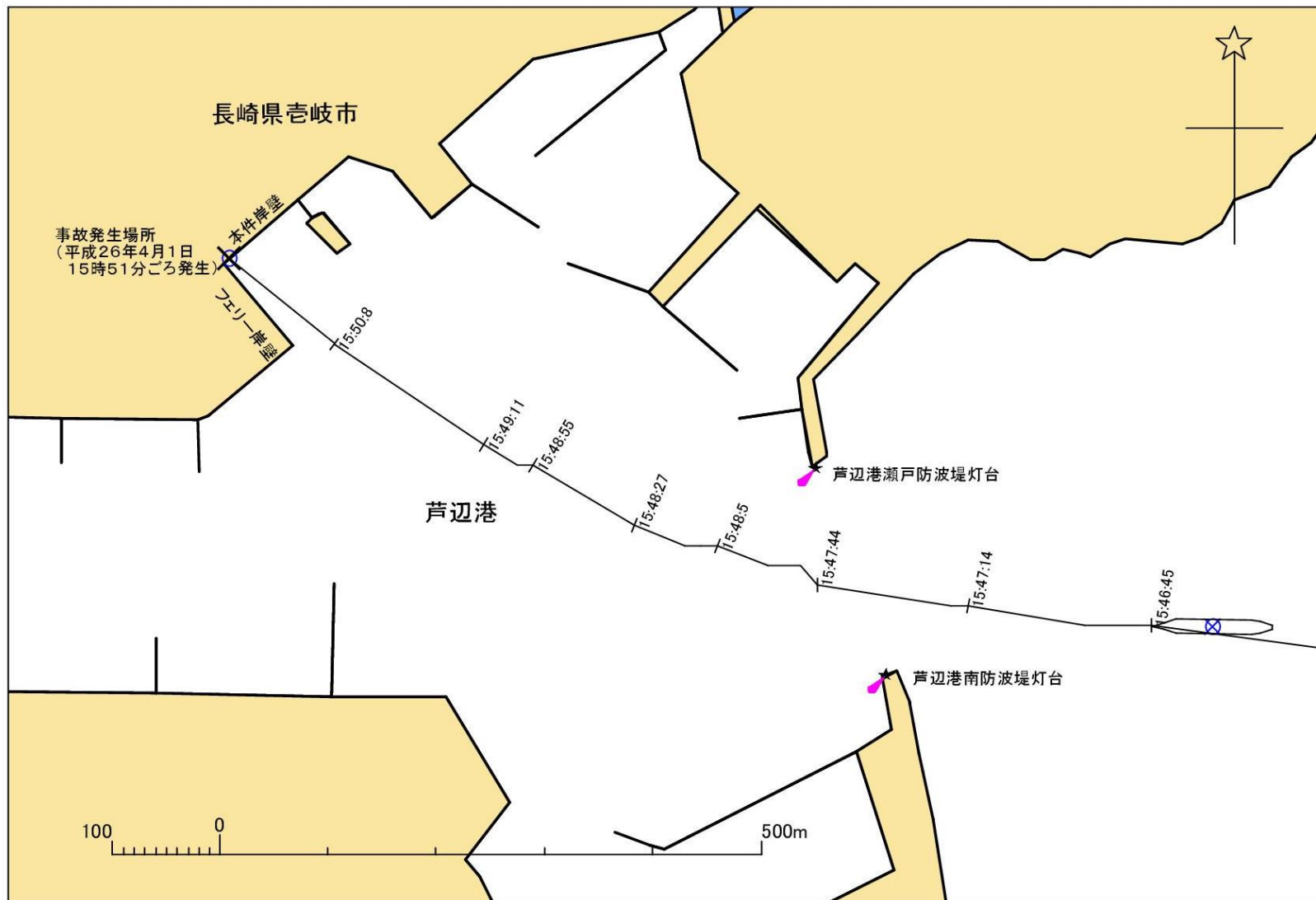
委員 小須田 敏

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成26年4月1日（火） 15時51分ごろ
発生場所	長崎県 <sup>い</sup> 壱岐市 <sup>あし</sup> 芦辺港内 芦辺港瀬戸防波堤灯台から真方位290°570m付近 （概位 北緯33°48.6′ 東経129°45.2′）
事故調査の経過	平成26年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	旅客船兼自動車渡船 フェリーちくし、1,926トン 133623、九州郵船株式会社 97.37m×14.60m×10.00m、鋼 ディーゼル機関2基、5,884kW（合計）、平成5年11月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年8月26日 免状交付年月日 平成21年12月21日 免状有効期間満了日 平成27年9月28日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首外板に凹損 岸壁 縁部に擦過傷及び転落防止柵に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか18人が乗り組み、旅客55人を乗せ、車両12台を積載し、芦辺港フェリー岸壁に着岸するため、平成26年4月1日15時47分ごろ機関を停止し、芦辺港口を港内へ向け、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により西進した。 船長は、本船を入船左舷着けさせるため、左舷側ウイングで遠隔装置により操舵を行い、機関長及び一等機関士を機関操作に、甲板手を右舷側の見張りにそれぞれ就けてフェリー岸壁に向かった。 船長は、フェリー岸壁の約50m手前において、速力が約6knになったので、前進行きあしを減ずるため、15時50分ごろ極微速力後進をかけ、同岸壁南東端から約50m進んだ同岸壁中央付近で、いつもより行きあしがあると感じて微速力後進にしたが、15時51分ごろ

	<p>ろ本船の船首部がフェリー岸壁の車両用可動橋東側岸壁（以下「本件岸壁」という。）に衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、15時52分ごろフェリー岸壁に着岸した。 （付図1 航行経路図、付表1 AIS記録 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約5m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約-5cm</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約4.00m、船尾約4.08mであった。</p> <p>フェリー岸壁の長さは、約100mであった。</p> <p>本船は、衝突の衝撃をほとんど感じず、乗組員及び下船態勢の旅客に負傷者はいなかった。</p> <p>船長は、平成19年10月から専任の船長が休暇のときに船長職をとっており、着岸経験は豊富で、フェリーちくしでは、平成25年12月から船長職及び一等航海士職を交互にとり、平成26年3月には一等航海士職に戻り、4月1日から1か月ぶりに船長として最初の入港時であった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、芦辺港のフェリー岸壁に着岸作業中、船長が、前進行きあしを停止しようとして微速力後進をかけたものの、後進推力が弱く前進行きあしが止まらなかったことから、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、芦辺港のフェリー岸壁に着岸作業中、船長が、前進行きあしを停止しようとして微速力後進をかけたものの、後進推力が弱く前進行きあしが止まらなかったため、本件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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・操船者は、前進行きあしを停止できるよう機関後進を適切に使用すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
15:46:45	33-48-25.2	129-45-45.6	270	275	12.1
15:46:57	33-48-25.2	129-45-43.2	269	276	11.9
15:47:14	33-48-25.8	129-45-39.0	271	277	11.4
15:47:17	33-48-25.8	129-45-38.4	270	277	11.3
15:47:44	33-48-26.4	129-45-33.6	272	277	10.4
15:47:48	33-48-27.0	129-45-33.0	274	278	10.3
15:47:56	33-48-27.0	129-45-31.8	278	278	10
15:48:05	33-48-27.6	129-45-30.0	280	280	9.7
15:48:11	33-48-27.6	129-45-29.4	280	281	9.4
15:48:14	33-48-27.6	129-45-28.8	280	281	9.2
15:48:27	33-48-28.2	129-45-27.0	281	283	8.9
15:48:55	33-48-30.0	129-45-23.4	292	288	7.7
15:49:01	33-48-30.0	129-45-22.8	294	289	7.7
15:49:11	33-48-30.6	129-45-21.6	295	292	7.1
15:50:08	33-48-33.6	129-45-16.2	296	300	5.8

(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。