

## 船舶事故調査報告書

平成30年1月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）  
 委 員 田 村 兼 吉  
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成29年5月3日 15時15分ごろ
発生場所	長崎県長崎市端島の棧橋 肥前端島灯台から真方位129°100m付近 （概位 北緯32°37.6′ 東経129°44.3′）
事故の概要	旅客船JUPITERは、着棧操船中、右舷船首部が端島の棧橋に衝突した。 JUPITERは、右舷船首部のブルワークに亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 JUPITER、99トン 142945、株式会社ユニバーサルワーカーズ（A社） 32.00m×6.30m×2.00m、FRP ディーゼル機関2基、1,780kW（合計）、平成28年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 31歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成26年12月12日 免状交付年月日 平成26年12月12日 免状有効期間満了日 平成31年12月11日
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部ブルワークに亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、旅客199人及びガイド4人を乗せ、‘端島の南東側に設置された棧橋’（以下「棧橋」という。）に着棧して島見学を行う乗客等を上陸させた後、一旦離棧し、その後、見学が終了した旅客等を再び乗船させる目的で、着棧しようと、漂泊していた端島南東方沖を出発した。 本船は、船長が、左転しつつ棧橋の北東方から進入して着棧させようとしたが、棧橋の北東端付近に差し掛かったとき、端島南東方沖を北東方に航行する他船の航走波を受けて本船の船首が右に振られ、平

	<p>成29年5月3日15時15分ごろ右舷船首部が棧橋の北東端に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後に船体の状態を確認したところ、ブルワークに亀裂を認めたが、自力航行が可能であると判断し、事故の顛末を運航管理者に連絡した後、旅客を乗せて長崎港へ帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、平成29年1月に導入された新造船であり、同年3月に就航した。</p> <p>船長は、本船の船首及び船尾にサイドスラスト（以下「スラスト」という。）の装備があったものの、本船に乗船する以前、スラストの装備がないA社が所有する総トン数49トンの軽合金製の旅客船（以下「B船」という。）に船長として乗り組み、棧橋への離着棧の経験があり、舵と主機のみで着棧していたので、本事故当時もスラストを使用していなかった。</p> <p>棧橋が設置されている端島の南東側は、東～南方からの波を遮る構造物がなかった。</p> <p>船長は、ふだん、本船で棧橋に着棧する場合、B船とは船質が異なり、損傷しやすいと思っていたので、棧橋と2m程度の間隔を空けて接近してから着棧するように心掛けていたが、本事故時、ふだんよりも棧橋に接近する操船を行っていたかもしれないと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、棧橋に着棧操船中、ふだんよりも棧橋との間隔が近かったことから、他船の航走波を受けて船首が右に振られ、右舷船首部が棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の着棧作業に関し、余裕をもって棧橋の横に付けるよう操船しなければならなかったものの、本事故時、ふだんよりも棧橋に接近する操船を行ったことから、船体と棧橋の間隔が約2m以下の状態で接近していたものと考えられる。</p> <p>本船は、着棧時に影響を及ぼす可能性がある周囲の状況及び本船の操縦性能を総合的に判断し、棧橋に対して十分な距離をとって接近してから徐々に着棧することで衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、着棧の際、船体側面に防舷材を追加して設置することで、不測の事態が生じて、船体の損傷を軽減できる可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、棧橋に着棧操船中、ふだんよりも棧橋との間隔</p>

	<p>が近かったため、他船の航走波を受けて船首が右へ振られ、右舷船首部が棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>A社は、本事故後、改善策として、本船を棧橋と平行に3m以上離れた位置から、主機及びスラストを使用し、船体を横移動させて着棧させることとした。</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"> <li>・ 離着棧において、周囲の状況及び船舶の操縦性能を総合的に判断し、余裕を持って運航に当たること。</li> <li>・ 防舷材を追加して設置し、着棧時の不測の事態に備えること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

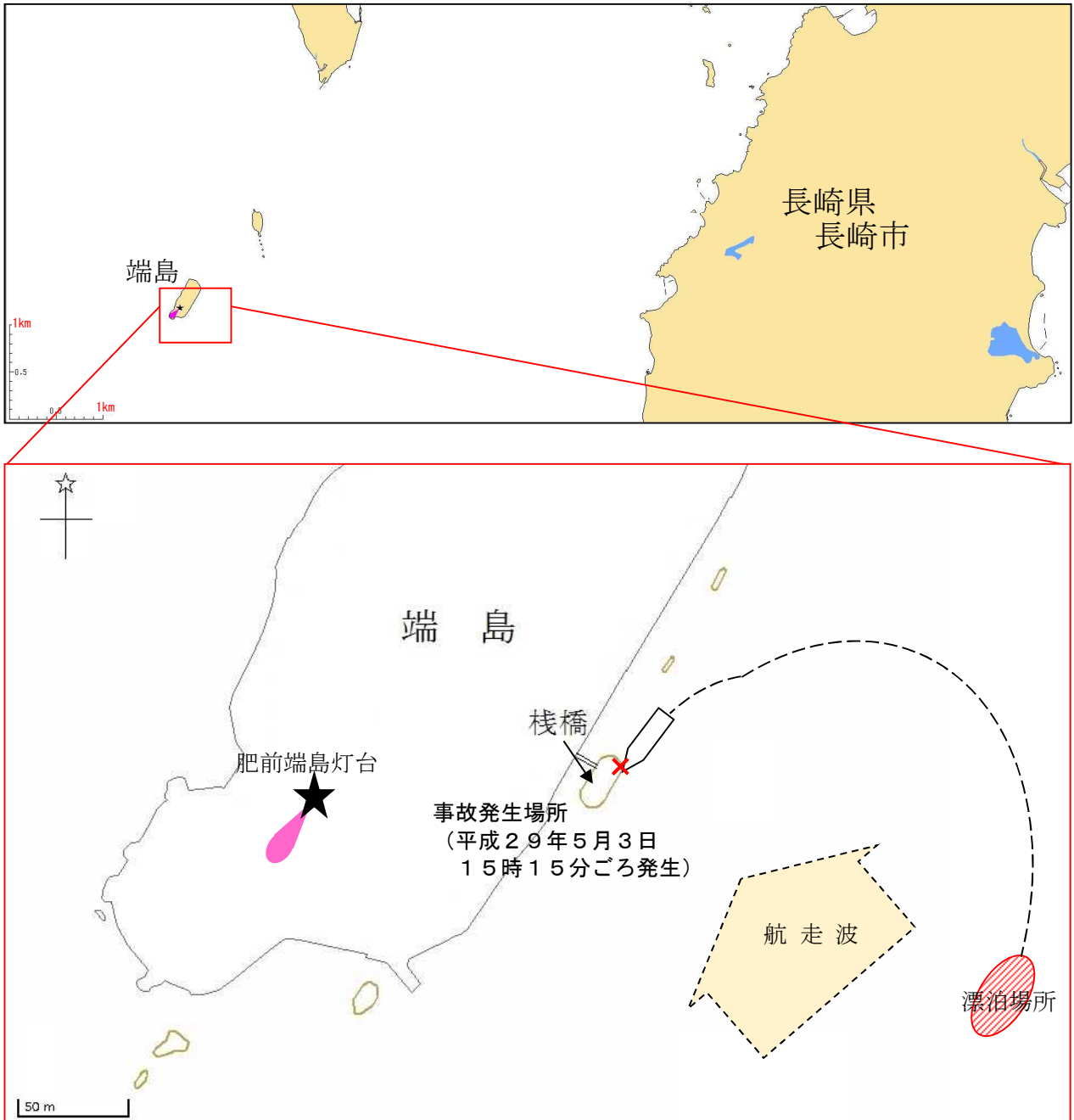


写真1 本船

