

船舶事故調査報告書

平成26年9月25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	渡船橋損傷
発生日時	平成26年1月12日（日） 13時48分ごろ
発生場所	島根県西ノ島町別府港 島根県海士町所在の隠岐松ヶ崎灯台から真方位291° 2,150m付近 （概位 北緯36° 06.5′ 東経133° 02.5′）
事故調査の経過	平成26年2月12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	旅客フェリー 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 49歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年3月19日 免状交付年月日 平成25年2月27日 免状有効期間満了日 平成30年3月18日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 渡船橋 伸縮シリンダーの取付けボルトが破断
事故の経過	本船は、船長ほか19人が乗り組み、旅客23人を乗せ、車両9台を積み、別府港の別府4号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を西方に向けて、船首からヘッドライン及びスプリングを、船尾からスターンライン及びスプリングをそれぞれ1本ずつ取り、左舷着けで着岸していた。 本船は、平成26年1月12日13時48分ごろ、南西方向からの突風を受け、本船と本件岸壁との間隔が広がり、本件岸壁から本船に架かっていた渡船橋のタラップが本船側に引き込まれ、その可動範囲を超え、タラップ作動部の伸縮シリンダーの取付けボルトが破断して作動しなくなった。 船長は、本船には損傷がなく、自力航行が可能であったので、運航

	<p>管理者に報告した後、出港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 6 (風速 約13m/s)、視界良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p> <p>島根県隠岐には、12日10時30分波浪注意報が発表され、13日16時10分解除された。</p>
その他の事項	<p>本船は、13時37分ごろ別府港の本件岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、07時00分前及び12時00分前のテレビの番組で気象情報を入手していた。</p> <p>着岸時の風向は西寄りであり、風速約3～4m/sであった。</p> <p>本船の安全管理規程に基づく運航基準では、発航前に風速20m/s以上であれば、発航を中止しなければならないと規定されていた。</p> <p>本事故当時においては、船橋配置には、船長、機関長及び操舵手の3人が、船首配置には、一等航海士、甲板長、操舵手及び甲板員の4人が、船尾配置には、二等航海士及び操舵手の2人がそれぞれ就いていた。</p> <p>本事故当時には、旅客の乗り降り、車両の積込み作業は、既に終了していた。</p> <p>渡船橋のタラップは、船体中央少し船尾寄りに架けられていた。</p> <p>本事故当時に使用していた係留索は、直径が60mmであり、材質がポリエステル及びポリプロピレンの混合物であった。</p> <p>本船の出港予定時刻は、13時50分であった。</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>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、別府港の本件岸壁に着岸中、南西方向からの風を受け、本船と本件岸壁との間隔が広がったことから、本件岸壁から本船に架けられていた渡船橋のタラップが本船側に引き込まれ、その可動範囲を超え、タラップ作動部の伸縮シリンダーの取付けボルトが破断したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、別府港の本件岸壁に着岸中、南西方向からの風を受け、本船と本件岸壁との間隔が広がったため、本件岸壁から本船に架けられていた渡船橋のタラップが本船側に引き込まれ、その可動範囲を超えたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・突風が吹く可能性のある場合には、着岸時にプレストラインなどの増しロープを取ることを。

付図1 事故発生経過概略図

