

## 運輸安全委員会は、令和4年5月26日(木)、91件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

|          |   |                                    |
|----------|---|------------------------------------|
| 区分       | 事故：重大なし、重大・軽微以外34、軽微47<br>計81件  | インシデント：重大なし、重大・軽微以外なし、軽微10<br>計10件 |
| 事故等種類(件) | 衝突22、乗揚22、死傷等13、衝突(単)6、浸水6、転覆5、火災4、沈没1、爆発1、施設等損傷1                                       | 運航不能7(機関故障5、燃料不足1、絡索1)、座洲3         |
| 関係船舶(隻)  | プレジャーボート35、漁船33、貨物船17、水上オートバイ4、押・引船4、作業船3、非自航船3、旅客船2、遊漁船2、タンカー1、瀬渡船1、公用船1、その他2<br>計108隻 | プレジャーボート9、貨物船1<br>計10隻             |
| 死傷者等(人)  | 死亡7、行方不明4、重傷7、軽傷15、程度不明の負傷2<br>計35人   |                                    |

上記事故のうち、門司事務所及び長崎事務所の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました。公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください。

### ① 鹿児島県桜島港で旅客船がフェリーターミナルの岸壁に衝突した事例

桜島港フェリーターミナルの第3バースに着岸する目的で接近中、北寄りの風により第4バースに圧流されて衝突した

### ② 長崎県平戸瀬戸で引船列と漁船とが衝突した事例

平戸瀬戸で、引船は台船をえい航して北進中、漁船は南進中、台船と漁船とが衝突した

## 海難防止への インフォメーション

# ① 旅客フェリーA(1,240トン) 衝突(岸壁)

(桜島港フェリーターミナルの第3バースに着岸操船中、北寄りの風により第4バースに圧流されて衝突した)

**【事故概要】** 旅客フェリーA(1,240トン、8人乗組、旅客74人乗船、車両21台積載)は、桜島港フェリーターミナル第3バースに着岸する目的で接近中、北寄りの風により第4バース(本件バース)方に圧流され、同バースに衝突した

**《原因・背景等》** 強風注意報が発表され、時折北寄りの強い風が吹く状況下、着岸操船中、強風時の着岸操船の練習を行っていた甲板員が、

◎船長から第3バースに寄せるようにとの指示を受け、同バース北西端の直前で同バースより離れた位置から本船を寄せようと船首を左方に振ったため、北寄りの風をより強く受ける体勢となり、急に強くなった風に圧流されて、右舷船尾部が本件バースに衝突した

船長が第3バースに寄せるように指示したのは、

○ 同バースに接近中は北寄りの風が本事故時より弱く、今までも同バースより離れた位置から寄せて着岸させたことがあったことから、甲板員の操船で同バースに寄せて着岸させることができると思っていたことによる

甲板員が、第3バースより離れた位置から同バースに寄せようと船首を左方に振ったのは、

○ 船長が、指示通り本船を同バースに寄せることができない甲板員に、同バースに寄せるよう再度指示して、着岸操船を継続させたこと、甲板員が、ふだんと同様に同バースに寄せて着岸させることができると思ったことによる

### 【発生日時】

令和3年3月2日  
16時41分ごろ

### 【発生場所】

鹿児島鹿児島市  
桜島港

### 【死傷者】

負傷2人  
(旅客1、乗組員1)

### 【損傷等】

本船: 右舷船尾部  
外板に凹損  
岸壁: 中央部にコン  
クリート欠損



本船

## 《再発防止策》(鹿児島市船舶局が本事故後に講じた事故等防止策の詳細は報告書参照)

- (1) 船長は、着岸する場合、気象海象状況に応じて着岸岸壁を選択するとともにその状況に応じた適切な着岸操船を行うこと
- (2) 操船練習を行う場合、指導する船長等は、練習者が指示に従うことができないと判断したときは、直ちに操船練習を終了し、操船を交替すること
- (3) 旅客航路事業者は、操船練習の実施に関する注意点等を検討し、上記(1)、(2)の再発防止策とともに、乗組員に周知、徹底させること
- (4) 鹿児島市は、上記旅客航路事業者に係る再発防止策に加えて、過去の事故の原因、再発防止策を再度乗組員に周知、徹底させるとともに、事故発生の原因となる慣れ、思い込み等の人的要因を調査、検証して、再発防止策を検討し、乗組員に周知、徹底させること

## 《関連情報》

- ・ 本事故当時、鹿児島市に強風注意報が発表され、平均風速約5m/s、最大瞬間風速約15m/sの北寄りの風が吹いていた
- ・ 桜島港第3バース付近では時折北寄りの強い風が発生していた
- ・ 船長及び甲板員は、北寄りの風が強いことから、本船を第3バースに寄せて接近させようとした
- ・ 本船は、桜島港港口の中央付近を通過し、第3バースから離れた針路を南東進したものの、船長は、桜島港港内で同バースに接近中は北寄りの風が本事故時より弱く、甲板員の操船で同バースに寄せて着岸できると思っていた

\* 本調査報告書は、R4.5.26に公表されました。  
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

海難防止への  
インフォメーション

## ② 引船A(19トン) 台船B(903トン) 漁船C(19トン) 衝突

(平戸瀬戸で、引船は台船をえい航して北進中、漁船は南進中、台船と漁船とが衝突した)

**【事故概要】** 夜間、平戸瀬戸の黒小島北東方沖において、引船A(19トン、3人乗組)は、台船B(903トン)をえい航してA船引船列を構成し、博多港に向けて北進中、漁船C(19トン、2人乗組)は、佐世保市神崎漁港に向けて南進中、B船とC船とが両船が衝突した

**《原因・背景等》** 夜間、A船及びC船の両船長が在橋しない中、A船引船列が北進中、C船が南進中、

◎C船: 甲板員Cが、A船及びB船の存在を認識していたものの、A船の灯火が引船列を表す灯火だと知らず、C船が、A船と左舷を対して航過した後、南風埼灯台に向けてA船の船尾方を航行しようとしたため、C船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した

◎両船: 両船長が狭水道である平戸瀬戸において、在橋して自ら操船指揮をとっていなかったことは、本事故の発生に関与した

甲板員C: 平戸瀬戸に入ってから、目視に頼って操船を行っており、A船とB船との距離感をつかめていなかったが、サーチライトが照射されていないB船の灯火を視認できなかったことから、A船の後方を横切ることができると思い、B船の灯火を探しつつも、左転しようとした

甲板員A: C船操船者がA船とB船が引船列であることを認識していると思っており、無難にC船がA船と左舷を対して航過したことから、B船とも左舷を対して航過すると思ひ、注意喚起としてA船のマストに備えていた船尾方のB船を照らすことができるサーチライトを使用しなかった

**【発生日時】**

令和3年8月21日  
05時15分ごろ

**【発生場所】**

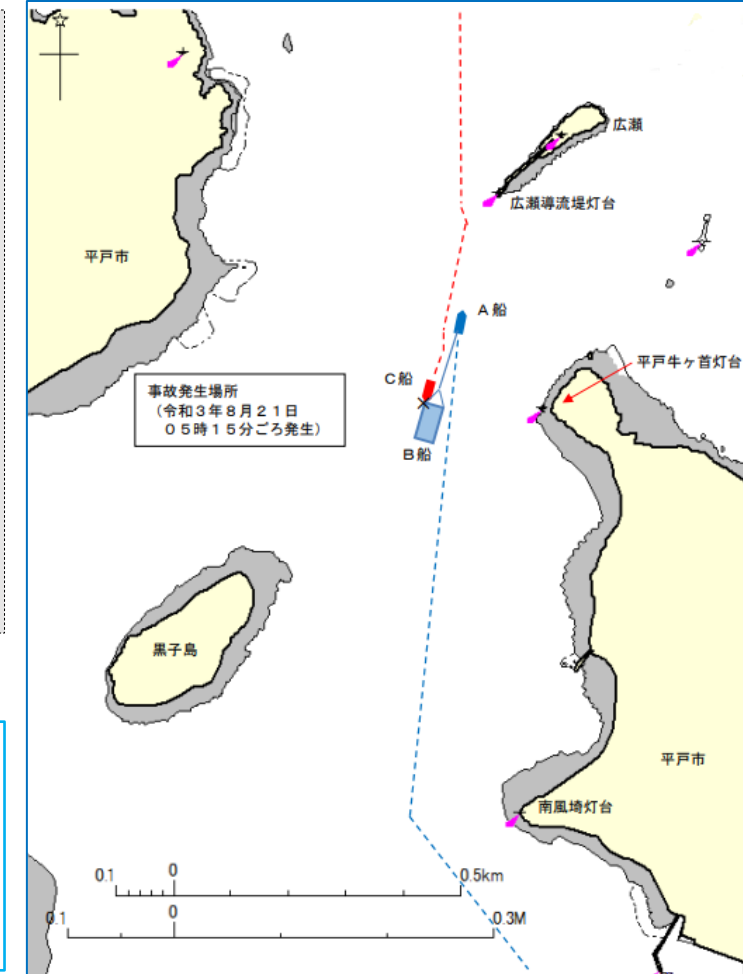
長崎県平戸市  
黒子島北東方沖  
(平戸瀬戸)

**【死傷者等】**

A船: なし  
C船: なし

**【損傷等】**

A船: なし  
B船: 左舷船首部に  
擦過傷  
C船: 船首部に圧壊



**《再発防止策》**

- (1) 操船者は、夜間に航行する場合、目視のみに頼らず、レーダーを活用して、航行に支障のある船舶の詳細な所在を確認すること
- (2) 当直者は、夜間に航行する際、灯火が示す意味を理解しておくこと
- (3) 引船列は、夜間に航行する中、接近する他船がいた場合は、えい航中の物件の所在を容易に把握できるよう、物件をサーチライトで照射することが望ましい
- (4) 船長は、狭水道を通狭する場合、常に在橋し、複数人で航海当直を行うこと

**《関連情報》** 船長A及び船長Cは、狭水道での在橋義務を認識していたものの

- ・船長A: 甲板員Aが、操船経験が豊富で、狭水道の操船にも慣れていたので、ふだんから、狭水道であっても単独での航海当直を任せていた
- ・船長C: 甲板員Cがふだんから、夜間であっても平戸瀬戸を無難に操船していたことから、狭水道であっても単独での操船を任せていた

\* 本調査報告書は、R4.5.26に公表されました。  
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。