

# 船舶事故調査報告書

平成23年5月26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 山本 哲也

委員 石川 敏行

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月31日（月） 13時37分ごろ
発生場所	愛媛県今治市今治港第1区の第1棧橋 今治港東防波堤灯台から真方位180° 440m付近 （概位 北緯34° 04.2′ 東経133° 00.4′）
事故調査の経過	平成23年2月1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	A 巡視艇 はやぎり、52トン 128136、国土交通省 25.40m×5.60m×2.84m、軽合金 ディーゼル機関、1,103kW、昭和59年12月12日 B 旅客船 ニューおおしま 5、19トン 281-40495 愛媛、今治大島フェリーポート株式会社（B社） 17.10m×4.38m×1.51m、FRP ディーゼル機関2基、合計846kW、平成17年9月 最大搭載人員（平水区域の場合）旅客60人、船員2人
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成元年3月9日 免状交付年月日 平成20年9月26日 免状有効期間満了日 平成26年3月8日 B 船長B 男性 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年10月9日 免許証交付日 平成21年2月27日 （平成26年4月22日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（甲板員B）
損傷	A 左舷船首部のハンドレールが曲損 B 右舷船尾部の屋根に亀裂及びハンドレールが曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、今治港第1区の第1棧橋に入り船右舷着けで係留中のB船の船尾から約13m隔て、同棧橋に入り船右舷着けで係留した。

	<p>A船は、第1棧橋に係留中、平成23年1月31日13時37分ごろ、同棧橋を離れて後進中のB船の右舷船尾部と左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、損傷状況等を確認したのち、13時46分ごろ今治海上保安部に連絡した。</p> <p>B船は、第1棧橋に係留中、船長Bが、出港準備のため事務所からB船に向かった際、同棧橋付近で風速約6m/sの西風が吹いていたので、次便の今治市小島に向けての運航に備え、携帯電話により来島海峡海上交通センターが提供しているインターネット情報を入手し、大浜信号所付近では風速約6m/sの西風であることが分かった。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、旅客23人を乗せ、船長Bが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、甲板員Bを船尾甲板右舷側に配置し、離棧に際し、窓を開けるなどして風向及び風速を確認せず、13時37分少し前、第1棧橋を離れた。</p> <p>船長Bは、ふだん、第1棧橋からの出港時に西風で風速6m/s以上あるときには、西風をB船の右舷横方向から受けることになり、第1棧橋から離れる方向に圧流されるので、‘左舵約7～10°’をとり、左舷機を中立とし、右舷機を回転数毎分約700の微速力後進にかけて後進する操船方法’（以下「本件操船方法」という。）を採っていた。</p> <p>船長Bは、西風が強く吹いているものと思い、本件操船方法によって第1棧橋を離れた。</p> <p>船長Bは、右舷側の窓越しにB船の船首と第1棧橋との距離が1m以上となり、船体が同棧橋に対して約30～35°の角度となったことを確認したが、甲板員Bが船尾方の見張りを行っているものと思い、右舷側の窓を開けて顔を出すなどして船尾方の見張りを行っていなかったため、予想していたよりも西風による圧流が少なく、同棧橋から距離が十分に開いておらず、B船の船尾方で係留中のA船に向けて接近していることに気付かずに後進し、A船と衝突した。</p> <p>甲板員Bは、船長Bが、右舷側の窓から顔を出すか、又はバックミラーを使用して船尾方の見張りを行っているものと思い、船尾甲板で右舷方を向いて離棧後の作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、直ちに機関を中立としたのち、第1棧橋に再び着棧した。</p> <p>旅客は、代替船に乗り換えて目的地に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約3m/s、視程 約7海里</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、風向・風速計を備えておらず、操舵室の外部に後方の見張り用にバックミラーを設置していた。</p> <p>第1棧橋は、長さ約100mで約020°方向に設置されていた。</p> <p>船長Bは、第1棧橋からの離棧時に風がほとんどないときには、舵及び両舷機を使用して船首を棧橋から3m以上離し、その後、船尾も3m以上離れたところで、左舵約7～10°をとり、左舷機を中立、右舷機を微速力後進として後進する操船方法を採っていたが、西風で風速6m/s以上あるときは、本件操船方法によることにしていた。</p> <p>船長Bは、1人で乗り組んでいるときには、第1棧橋から後進で離れる際、右舷側の窓から顔を出して船尾方の見張りを行い、左舷側はバックミ</p>

	<p>ラーによって船尾方の見張りを行っていた。</p> <p>甲板員Bは、航行船や流木があったら船長に知らせるようにしていたが、着積中の船舶との距離などについては、ふだんから船長に報告していなかった。</p> <p>B社は、所有船舶の乗組員に対し、ふだんから口頭で、第1棧橋からの出港時に後進で下がる際、船尾配置の甲板員が船尾方の見張りを行い、危険を感じたら船内マイク又は笛で船長に知らせよう指導していた。</p>	
分析	<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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、今治港第1区の第1棧橋に右舷着けで係留中、後進で同棧橋を離れたB船の右舷船尾部と左舷船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今治港第1区の第1棧橋から離棧作業中、右舷着けで係留中のB船が同棧橋から本件操船方法で離れる際、船長Bが、船尾方の適切な見張りを行っていなかったことから、西風による左舷側への圧流が少なく、B船の船尾方に係留中のA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、離棧前に第1棧橋で風速約6m/sの西風が吹いていたことから、離棧時も約6m/sの西風が吹いているものと思込み、離棧時に窓を開けるなどして風向及び風速を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>本事故当時、事故発生場所付近では、風速約3m/sの西風が吹いていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、今治港第1区において、A船が第1棧橋に係留中、B船が同棧橋から離棧作業中、B船が同棧橋から後進で離れる際、船長Bが、船尾方の適切な見張りを行っていなかったため、A船に接近し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
備考	<p>B社は、本事故後、所有船舶の乗組員に対し、離棧時に棧橋付近の気象状況を確認するとともに、第1棧橋から後進で離れる際、操船者及び船尾配置の甲板員は、船尾方の見張りを行い、船尾配置の甲板員は、危険を感じたら船内マイク又は笛で船長に報告するよう周知徹底した。</p>	