

船舶事故調査報告書

平成23年6月9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	乗揚
発生日時	平成22年10月26日（火） 17時35分ごろ
発生場所	広島県江田島市江田島北東岸付近 江田島市小用港ヨコナデ2号防波堤南灯台から真方位011° 1,300m付近（概位 北緯34° 16.0′ 東経132° 30.0′）
事故調査の経過	平成22年10月29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 第五マイル丸、198.97トン 125869、中国化薬株式会社（以下「A社」という。） 46.17m×8.70m×2.95m、鋼 ディーゼル機関、551kW、昭和57年10月5日
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年3月18日 免状交付年月日 平成19年12月4日 免状有効期間満了日 平成25年1月27日
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷、舵軸に曲損
事故の経過	<p>本船は、従業員とトラックを運送するA社の自家用船舶で、船長ほか2人が乗り組み、従業員103人を乗せ、船首約1.10m、船尾約2.70mの喫水で江田島市江田島町小用のA社専用岸壁（以下「小用岸壁」という。）から約2,500mの対岸にある広島県呉市天応塩谷町のA社専用岸壁（以下「天応岸壁」という。）に向けて出航した。</p> <p>船長は、小用岸壁を離岸する際、通常は、機関を後進として小用岸壁から北東方に向けて約150m沖に出たのち、右旋回をして東北東進するが、本事故時は、後進で約50m沖に出たところで、強い北風によって船首が押されて船体が南東方に流され、南北方向に設置されているかき養殖施設（以下「いかだ列」という。）との距離が近くなったので、通常の進路による航行が困難であると判断し、いかだ列と江田島の陸岸との間の水路（以下「本件水路」という。）を南進することにした。</p> <p>本件水路は、いかだ列の両端が、ワイヤロープで錨に係留されていたので、‘潮位、潮流及び風’（以下「潮位等」という。）の影響により、いかだ列が本件水路の西側に寄って狭まっていた。</p>

	<p>船長は、いかだ列との距離を見張らせるため、乗組員2人を船首に配置し、約6～7ノット（対地速力、以下同じ。）の速力で手動操舵により南進中、浅所を避けるため減速して左転したのち、針路を戻すため右舵約10°をとった直後、平成22年10月26日17時35分ごろ、本件水路の西側にある浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、A社が用船して小用岸壁に常駐している2隻の小型船（総トン数約13トン）（以下「小型船」という。）に救助を要請した。</p> <p>小型船は、船長からの要請後すぐに本船から従業員を移乗させ、天応岸壁まで搬送した。従業員にけがはなかった。</p> <p>船長は、機関を後進にかけて離礁を試みたが、かき養殖施設が近かったこともあり、潮位が上がることを待つこととし、17時43分ごろ海上保安庁へ118番通報を行い、本船は19時10分ごろ自然離礁した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 5、視程 約15km</p> <p>海象：波高 約0.5m、下げ潮の末期</p>								
その他の事項	<p>船長は、平成15年3月から本船の船長として乗船しており、小用岸壁～天応岸壁間を1日に6～7往復していた。</p> <p>船長は、小用岸壁に着岸していると島陰になるため、風速計の数値が低めに出ることを知っていたが、これまでも本船の風速計が10m/s以上でも出航したことは何度もあった。</p> <p>船長は、南進する際、江田島の陸岸との距離も気にしていたが、いかだ列との距離の方により気を付けて操船しており、本事故時は、周囲が明るかったことから、いかだ列との距離を目視により確認していた。</p> <p>船長は、以前にも本件水路を航行し、本件水路の西側に浅所があることを知っていたが、位置等は明確に知らなかった。</p> <p>A社は、自家用船舶の運航に関する基準を船舶運航業務基準として定めていたが、安全及び運航管理に係る責任者を明確に定めておらず、運航の中止については、船長の判断に任せていた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、江田島北東岸の本件水路を南進中、船長が、左舷前方にある潮位等の影響により流されているいかだ列との距離の確認に注意を向けていたことから、本件水路の西側に存在する浅所に接近していることに気付かず、同浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、江田島北東岸の本件水路を南進中、船長が、左舷前方にある潮位等の影響により流されているいかだ列との距離の確認に注意を向けていたことから、本件水路の西側に存在する浅所に接近していることに気付かず、同浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、江田島北東岸の本件水路を南進中、船長が、左舷前方にある潮位等の影響により流されているいかだ列との距離の確認に注意を向けていたことから、本件水路の西側に存在する浅所に接近していることに気付かず、同浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、江田島北東岸の本件水路を南進することとした際、船長が、左舷前方にある潮位等の影響により流されているいかだ列との距離の確認に注意を向けていたため、本件水路の西側に存在する浅所に接近していることに気付かず、同浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<p>A社は、本事故後、航海の安全を確保するため、A社で定めている船舶運航業務基準に以下を追加して改正し、平成22年12月9日から実施している。</p>								

	<ol style="list-style-type: none">1. 安全統括管理者、運航管理者及び運航管理担当者を定めた。2. 運航中止基準を、風速15m/s以上、視程500m以下、波高1.5m以上とし、運航中止基準に達した場合や予め悪天候が予想される時は、速やかにA社業務課に連絡し、運航の中止に伴う調整及び措置をとらなければならないと定めた。3. 事故の処置に当たって、緊急時連絡体制を定めた。
--	--