

船舶事故調査報告書

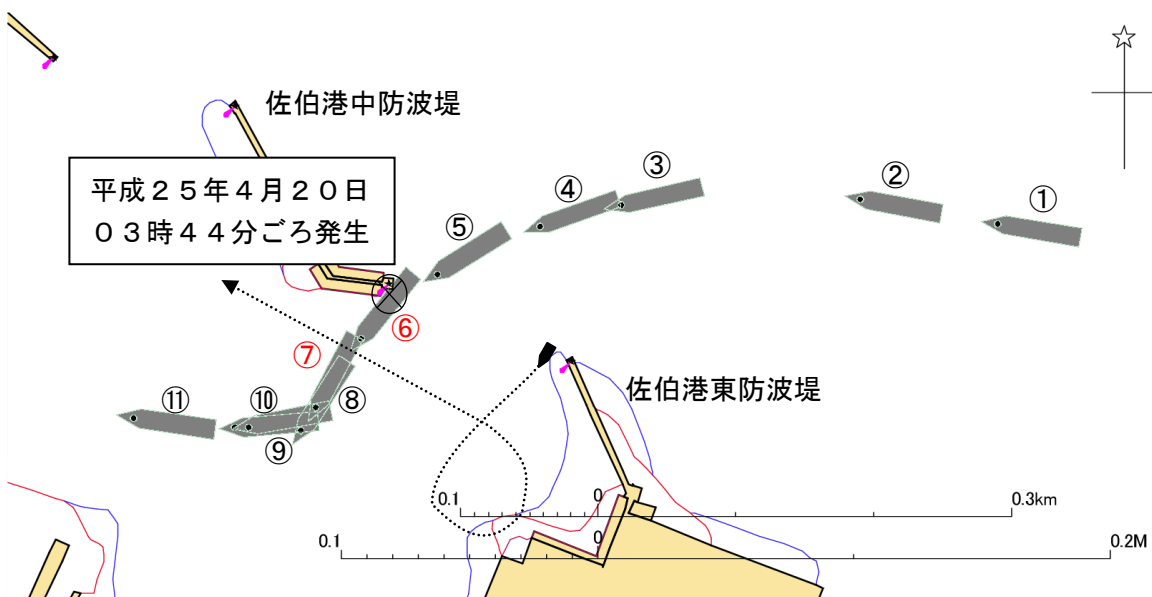
平成25年10月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年4月20日（土） 03時44分ごろ
発生場所	大分県佐伯市佐伯港 佐伯港中防波堤東灯台から真方位135°10m付近 （概位 北緯32°58.7′ 東経131°54.6′）
事故調査の経過	平成25年4月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ニューあしずり、999トン 126430、株式会社宿毛フェリー 73.62m×13.60m×9.10m、鋼 ディーゼル機関2基、2,647kW（合計）、昭和60年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月4日 免状交付年月日 平成23年3月22日 免状有効期間満了日 平成28年12月3日
死傷者等	なし
損傷	右舷プロペラ翼に曲損及び欠損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか7人が乗り組み、旅客21人を乗せ、車両9台を積み、船首約2.7m、船尾約3.2mの喫水により、佐伯港の港界線から東方約2海里（M）に存在する竹ヶ島を左舷正横に見る地点に至って入港部署配置とし、船長が、操船指揮を執り、一等航海士を操舵室右舷側にあるエンジンテレグラフの操作に、甲板手の1人を手動操舵にそれぞれ当たらせ、右舷船首尾の甲板上に甲板手1名をそれぞれ配置した。</p> <p>船長は、港内状況を目視で確認し、速力（対地速力、以下同じ。）が約10.4ノット（kn）となった平成25年4月20日03時42分ごろ、佐伯港東防波堤（以下「佐伯港」を冠する防波堤名称については、これを省略する。）西端と中防波堤東端の間の中央付近に向けてるために左舵15°を令した。</p> <p>船長は、本船が左転し始めた頃、0.75Mレンジとしていたレー</p>

	<p>ダーの画面を見たところ、東防波堤西端付近に小型船らしき映像を認めたので、すぐに双眼鏡で確認を行い、灯火が確認できなかったものの、船型から小型漁船が停泊しているものと思い、すぐに舵中央及び両舷主機の後進を令し、汽笛を吹鳴するとともに、小型漁船に向けて探照灯を照射した。</p> <p>本船は、その後、両舷主機を中立とし、前進惰力で船首を中防波堤東端に向けて接近中、船長が、小型漁船は停泊しておらず、ゆっくりと南西進していることに気付き、小型漁船の動向を確認しながら、中防波堤に寄せて入航すれば、本船と小型漁船が接触する危険はないと思った。</p> <p>船長は、小型漁船の右舷船尾を本船の左舷船首方に目視できる状況を維持するよう、左舵一杯で左転しながら、中防波堤東端に接近し、本船の船尾が中防波堤東端至近を通過する頃、右舵一杯として右舷主機を後進にかけて右転したのち、定刻から約2分遅れの03時52分ごろ予定岸壁に着岸した。</p> <p>本船は、着岸後、旅客及び車両の乗下船作業を行い、旅客9人及び車両4台を積載し、04時10分ごろ高知県宿毛市宿毛港に向けて佐伯港の岸壁を離岸した。</p> <p>船長は、佐伯港を出港後、船体に僅かな振動を感じ、右舷主機の回転数を上げるに従い、更に大きな振動を生じるようになったため、右舷主機を停止し、佐伯港入航時に中防波堤東端至近を通過したこと、及びその際に同防波堤に接触した衝撃は感じてはいない旨を運航管理者に連絡して対応を協議し、宿毛港まで左舷主機のみで航行することとした。</p> <p>本船は、左舷主機のみで航行を継続し、定刻から20数分遅れで宿毛港に入港したのち、運航管理者が手配したダイバーによって潜水調査が行われた結果、右舷プロペラ翼に損傷を生じていることが確認された。</p> <p>(付図1 A I S情報の記録に基づく本船の航跡及び船長の口述に基づく小型漁船移動状況図、付表1 本船のA I S情報の記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図(W1245)によれば、中防波堤東端付近の水深は、0～10mであり、中防波堤東端と東防波堤西端との間の距離は約140mである。</p> <p>中防波堤東端における水面上の構造物には、損傷を生じていなかったが、船長は、海上保安庁による調査に立ち会った際、中防波堤東端周囲の水面下の捨て石に接触痕が有ることを知らされた。</p> <p>本船は、船長が小型漁船を認めた際、両舷主機を後進としたのち、</p>

	<p>両舷主機を中立とせず後進状態を継続していれば、中防波堤に至るまでの間に後進が始まり、両防波堤の沖側で待機できる性能を有していた。</p> <p>船長は、定刻に着岸することを重要視していた。</p> <p>小型漁船を特定することができなかつたので、灯火の点灯状況については、情報を得ることができなかつた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、佐伯港に入航中、船長が、東防波堤西端付近に小型漁船を認め、その後、南西進していることに気づき、中防波堤寄りに航行すれば、小型漁船に接触することはないと思い、中防波堤東端至近を航行したことから、中防波堤東端周囲の捨て石にプロペラが接触したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、佐伯港に入航中、船長が、東防波堤西端付近に小型漁船を認め、その後、南西進していることに気づき、中防波堤寄りに航行すれば、小型漁船に接触することはないと思い、中防波堤東端至近を航行したため、中防波堤東端周囲の捨て石にプロペラが接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>株式会社宿毛フェリーでは、本事故発生後、事故対策会議が開催され、運航管理者が、船員に対し、見張りの徹底について再周知するとともに、早めの停船行動をとることなどの安全を第一とした運航を心掛けるよう、指導を行った。</p> <p>また、船長は、視程状況にかかわらず、佐伯湾泊地灯浮標通過時に必ずレーダーにより、港内状況を確認することとした。</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"> ・ 狭い港内において、入航時、他船が存在する場合は、当該他船の動向を確実に把握し、安全に入航できる状況を確認した上で入航すること。

付図1 A I S情報の記録に基づく本船の航跡及び船長の口述に基づく小型漁船移動状況図



付表1 本船のA I S情報の記録（抜粋）

	日時 (年/月/日 時:分:秒)	対地速力 (kn)	緯度 (° -' -")	経度 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
①	2013/04/20 03:42:00	10.4	32-58-45.7	131-54-53.2	280.2	280
②	2013/04/20 03:42:19	10.3	32-58-46.3	131-54-49.4	280.7	281
③	2013/04/20 03:42:53	9.8	32-58-46.2	131-54-42.7	261.6	257
④	2013/04/20 03:43:06	9.0	32-58-45.7	131-54-40.5	255.1	250
⑤	2013/04/20 03:43:27	7.6	32-58-44.6	131-54-37.6	243.0	238
⑥	2013/04/20 03:43:47	6.3	32-58-43.0	131-54-35.5	224.3	219
⑦	2013/04/20 03:44:13	3.8	32-58-41.4	131-54-34.2	211.8	208
⑧	2013/04/20 03:44:33	1.3	32-58-40.9	131-54-33.8	229.3	213
⑨	2013/04/20 03:45:26	2.0	32-58-40.9	131-54-32.4	266.0	259
⑩	2013/04/20 03:45:34	2.5	32-58-40.9	131-54-32.0	268.9	265
⑪	2013/04/20 03:46:07	5.0	32-58-41.2	131-54-29.2	277.9	279

注：対地針路及び船首方位は、いずれも真方位である。