

船舶事故調査報告書

平成26年2月27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7月24日（水） 17時20分ごろ
発生場所	広島県尾道系崎港 広島県尾道市所在の尾道灯台から真方位029° 130m付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経133° 11.8′）
事故調査の経過	平成25年7月25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 第拾五 ^{こゝら} 小浦丸、92トン 127197、個人所有 20.51m (Lr) × 9.50m × 2.50m、鋼 ディーゼル機関、132kW、昭和59年4月3日
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成22年12月15日 免状交付年月日 平成22年12月15日 免状有効期間満了日 平成27年12月14日
死傷者等	なし
損傷	シューピースに擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、乗客23人を乗せ、乗用車7台、バイク1台及び自転車10台を積載し、船首及び船尾共に約1.85mの喫水により、尾道市向島（小歌島）の棧橋に向けて尾道水道を南進した。</p> <p>船長は、向島棧橋北方沖に着き、同棧橋の西側に所在する浅所（以下「本件浅所」という。）側からの東流（反流）を予測し、本船が、同棧橋の中央より少し西寄りに船首を向けた態勢で着棧作業中、思ったほどの東流を受けることができず、西側に偏位する態勢で同棧橋に接近していることに気付いたが、後方を通過していた他社のフェリーに気を取られ、西側に偏位した状態で船首を同棧橋に着けた。</p> <p>船長は、着棧をやり直すため、フェリーの通過を待って機関を後進にしたところ、平成25年7月24日17時20分ごろほぼ同じ場所で本船が動かなくなった。</p>

	<p>船長は、何度か離礁を試みたが、離礁できず、本船が動かなくなった旨を運航会社（以下「A社」という。）に連絡し、本船は、来援した僚船に引かれて離礁した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約28cm（尾道） 潮流 流向 248°、流速 約1.2ノット（尾道水道）</p>
その他の事項	<p>本船は、舵とスクリュウを船首側と船尾側の両方に備えており、状況に応じ、その全てを使用することが可能であった。</p> <p>A社は、向島棧橋の西側至近に浅所が拡延していることや歴代の船長の知見から、同棧橋の西側に偏位した態勢で同棧橋に接近することを禁止するなどの絶対にしてはいけない操船行為を事故防止操船要領にまとめ、各船の船橋に掲げて周知しており、船長も承知していた。</p> <p>船長は、1往復前の向島棧橋着棧の際、本件浅所側からの東流を感じていた。</p> <p>船長は、船長職に就いて約2年半が経過し、豊富な操船経験を有していた。</p> <p>本船は、尾道水道を挟んで向島棧橋と対岸との間を休みなく往復運航しており、片道の運航時間は約3分であった。</p>
分析 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>あり なし あり</p> <p>本船は、向島棧橋に着棧作業中、本件浅所に接近する同棧橋の西側に偏位した状態で船首を同棧橋に着けたことから、着棧し直そうとして機関を後進にしたところ、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、向島棧橋に着棧作業中、本件浅所に接近する同棧橋の西側に偏位した状態で船首を同棧橋に着けたため、着棧し直そうとして機関を後進にしたところ、本件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>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"> ・事故防止操船要領に沿った操船を心掛け、向島棧橋の西側の浅所に接近しないこと。