

船舶事故調査報告書

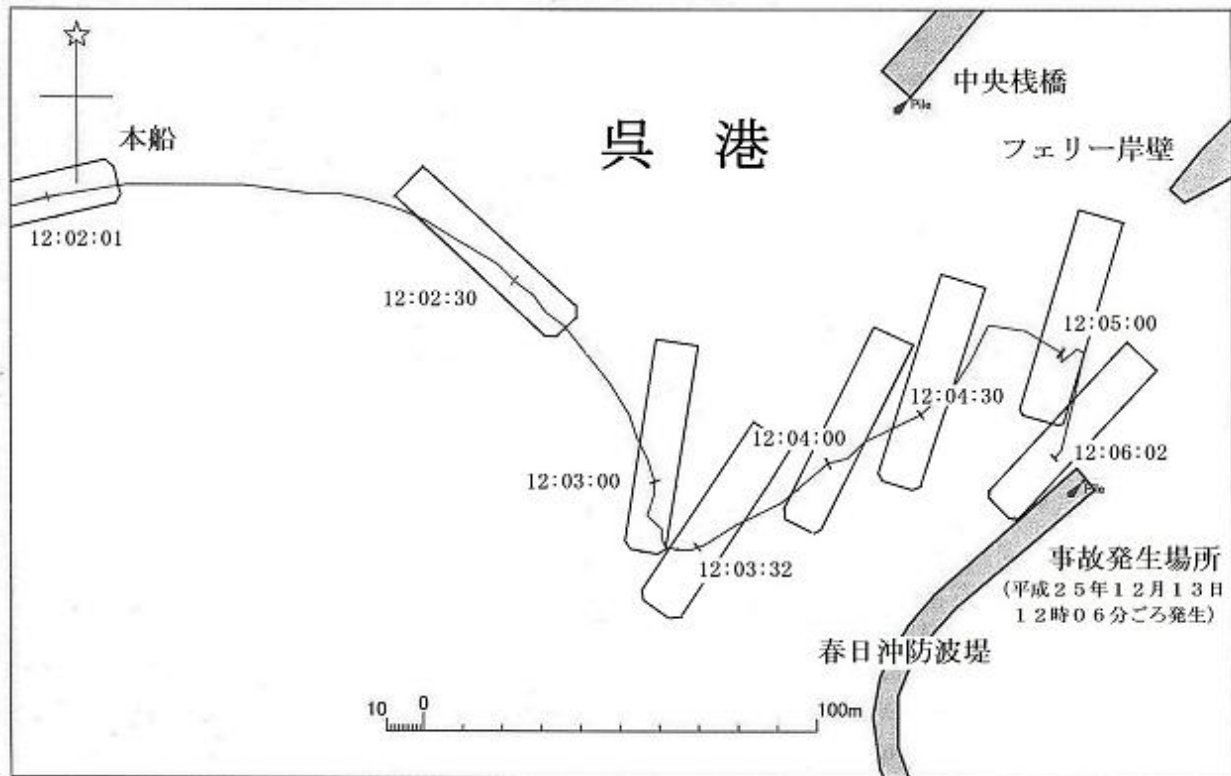
平成26年7月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 庄 司 邦 昭
 委 員 根 本 美 奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突（防波堤） |
| 発生日時 | 平成25年12月13日（金） 12時06分ごろ |
| 発生場所 | 広島県呉市呉港 呉市所在の <small>こうるめ</small> 小麗女島灯台から真方位093° 3, 320m付近 （概位 北緯34° 14. 3′ 東経132° 33. 3′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年12月13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 <small>いしてがわ</small> 石手川、699トン 128037、瀬戸内海汽船株式会社 55.90m×14.00m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、1,912kW（合計）、昭和62年1月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 43歳 三級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成5年3月30日 免 状 交 付 年 月 日 平成25年2月18日 免状有効期間満了日 平成30年3月29日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 左舷船首部に擦過傷 防波堤 なし |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか6人が乗り組み、旅客18人及び車両6台を乗せ、平成25年12月13日11時45分ごろ、船長が、入港配置を令した後、操船指揮及びバウスラスタ操作を、操舵手が操舵及び機関操作をそれぞれ担当し、呉港のフェリー岸壁に向けて航行した。 本船は、フェリー岸壁に着岸する際、積載した車両が岸壁に降りやすいよう、フェリー岸壁前面水域で180° 回頭して船尾から着岸するようにはしていた。 船長は、フェリー岸壁南西端から西方450m付近において、両舷主機を停止して約070°（真方位、以下同じ。）の針路及び約5～6ノット（kn）の前進行きあしで航行した。 船長は、12時02分ごろ、右舵一杯及びスラスタ右15° として右回頭を開始し、約10m/s の西風が吹いていたので、風向風速に多少 |

| | |
|---------------|--|
| | <p>の変化があっても対応できるように注意しながら回頭した。</p> <p>船長は、両舷主機を使用して右回頭を続け、12時03分30秒ごろ、フェリー岸壁南西端から南西方150m付近において、船首が約213°に向いた頃、舵中央及び両舷主機を微速力後進とし、船尾をフェリー岸壁の可動橋に向けて後進を開始した。</p> <p>船長は、12時05分ごろ、フェリー岸壁南西端から南西方50m付近において、急に強まった風によって船首が左回頭したので、左舷主機を前進、右舵一杯及びスラスター右17°一杯として左回頭を止めたものの、本船が、南東方に圧流され、12時06分ごろ、小麗女島灯台から093°3,320m付近において、フェリー岸壁南西端から南方80m付近に位置する春日沖防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、衝突して航行不能となったので、船長が、会社、運航管理者及びタグボートに連絡し、タグボートにえい航されて春日沖防波堤から離れた後、自力で着岸して旅客及び車両を降ろした。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 船舶自動識別装置(AIS)抜粋のデータ表 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 7 (風速 約15m/s)、視界良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 なし</p> <p>広島地方気象台から平成25年12月12日18時45分に気象情報が次のとおり発表され、本事故当時、継続中であった。</p> <p>広島・呉 [発表] 強風, 波浪注意報</p> <p>風 13日未明から13日夜のはじめ頃まで 南西の風のち北西の風 最大風速 陸上 12m 海上 15m</p> <p>波 13日未明から13日夜のはじめ頃まで 波高 1.5m</p> <p>付加事項 突風</p> <p>呉特別地域気象観測所の気象観測資料によれば、各時刻の風速及び風向の状況は、次のとおりであった。</p> <p>11時50分 平均風速 10.5m/s、風向 西、最大瞬間風速 15.0m/s、風向 西</p> <p>12時00分 平均風速 11.6m/s、風向 西、最大瞬間風速 17.3m/s、風向 西</p> <p>12時10分 平均風速 11.1m/s、風向 西、最大瞬間風速 15.9m/s、風向 西</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、本船に約10年間乗船し、そのうち船長を約1年3か月務め、呉港出入港を約200回経験していた。</p> <p>船長は、12月13日08時00分ごろ及び11時20分ごろ、自宅及び本船において、インターネットで気象情報を入手していたが、強風及び波浪注意報が発表されていたことに気付かなかった。</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 あり</p> <p>本船は、呉港でフェリー岸壁に着岸作業中、増勢した西風により、船首が左回頭した際、船長が、機関、舵及びバウスラスタを使用して左回頭を止めたものの、南東方に圧流されたことから、左舷船首部が春日沖防波堤に衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、呉港でフェリー岸壁に着岸作業中、増勢した西風により、南東方に圧流されたため、左舷船首部が春日沖防波堤に衝突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>運航管理者は、本事故後、所有する旅客船兼自動車渡船の各船長に対して次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 呉港に着岸する場合、西寄りの風が吹いているときは、ふだんよりも手前で回頭し、不測の事態に備えるように操船すること。 <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"> ・ 気象情報については、特に、注意報及び警報に注意し、確実に入手すること。 |

付図1 推定航行経路図



付表1 船舶自動識別装置（AIS）抜粋のデータ表

| 時刻 (時:分:秒) | 北緯 (度-分-秒) | 東経 (度-分-秒) | 対地針路 (°) | 船首方位 (°) | 対地速力 (kn) |
|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|--------------|
| 12:01:05 | 34-14-18.6 | 132-32-55.4 | 073 | 074 | 14.2 |
| 12:01:36 | 34-14-20.4 | 132-33-02.6 | 073 | 072 | 13.0 |
| 12:02:01 | 34-14-22.0 | 132-33-08.9 | 075 | 077 | 10.5 |
| 12:02:30 | 34-14-21.4 | 132-33-13.5 | 127 | 137 | 6.0 |
| 12:03:00 | 34-14-19.7 | 132-33-14.9 | 160 | 189 | 2.2 |
| 12:03:32 | 34-14-19.2 | 132-33-15.3 | 089 | 213 | 1.8 |
| 12:04:00 | 34-14-19.9 | 132-33-16.6 | 054 | 206 | 2.0 |
| 12:04:30 | 34-14-20.5 | 132-33-17.9 | 054 | 200 | 3.0 |
| 12:05:00 | 34-14-20.8 | 132-33-18.9 | 101 | 197 | 0.9 |
| 12:05:34 | 34-14-20.4 | 132-33-19.0 | 196 | 204 | 2.5 |
| 12:06:02 | 34-14-19.9 | 132-33-18.8 | 183 | 223 | 0.4 |
| 12:06:54 | 34-14-19.5 | 132-33-18.6 | 248 | 222 | 0.0 |

* 船位は、GPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位を示す。