

船舶事故調査報告書

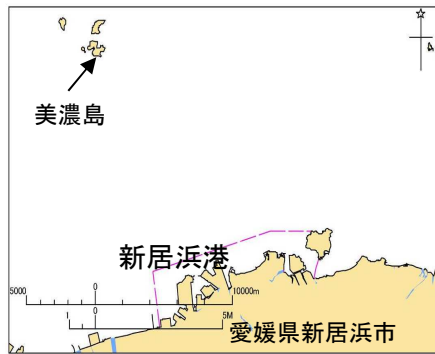
平成27年10月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

| | |
|--|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成26年8月1日 20時26分ごろ |
| 発生場所 | 愛媛県今治市美濃島北東岸 美濃島二等三角点から真方位058°700m付近 （概位 北緯34°06.52′ 東経133°11.45′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年8月4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 | 旅客船 ニューおおしま5、19トン 281-40495愛媛、今治大島フェリーボート株式会社 17.10m×4.38m×1.51m、FRP ディーゼル機関2基、845.8kW（合計）、平成17年9月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 56歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年2月15日 免許証交付日 平成23年8月17日 （平成28年8月21日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底に破口、プロペラ翼に曲損及びプロペラシャフトが折損 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客5人を乗せ、船首約0.8m及び船尾約1.2mの喫水で、平成26年8月1日20時20分ごろ愛媛県新居浜市新居浜港に向け、美濃島北岸の棧橋を出航した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側にある舵輪の後方に立って手動操舵により操船し、出航した棧橋の北方沖で右転して、その後、美濃島北東方沖を約6ノット（kn）の速力で東進中、前方約100mのところに漁具用で無灯火の白色ボンデンを視認し、付近に網があると思い、直ちに右舵15°を取って、白色ボンデンを避けた。</p> <p>本船は、右転したのち、舵を中央に戻し、ふだんの航海速力である約23knにするため、船長が機関の回転数を見ながら操舵中、20時26分ごろ、約13～14knの速力で同島北東岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、すぐに負傷者の有無、船体の損傷の確認を行い、海上保安庁及び船舶所有者に本事故の通報を行った。</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>旅客及び乗組員は、巡視艇に救助され、その後、旅客は本船の僚船によって新居浜港に送り届けられた。</p> <p>本船は、3日09時55分ごろ、船舶所有者が手配したクレーン台船によって吊り上げられ、離礁した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 雨、風向 南南西、風力 2、視程 約700～800 m</p> <p>海象：潮汐 低潮時、波高 約0.5 m</p> |
| その他の事項 | <p>船長は、美濃島東岸には明かりがなくて真っ暗であったが、防波堤の先端付近に設置された標識灯の見え具合などから、同島北東岸近くを航行していることに気づき、元の針路に戻そうと思ったときに衝撃を感じた。</p> <p>本船が出港した棧橋の北東方の防波堤上には、白色で不動光の標識灯が設置されていた。</p> <p>美濃島には人が住まず、工場の従業員は定期船で通勤している。</p> <p>本船は、美濃島にある鉱山関係の工場の要請を受け、臨時便として出航した。</p> <p>船長は、美濃島への入出航の経験が豊富であった。</p> <p>船長は、0.75海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させていたが、本事故時、増速中で、回転計を見ていてレーダーとGPSプロッターを見ていなかった。</p> <p>甲板員は、出航作業を終え、昇橋後約1分で乗揚の衝撃を感じた。</p> <p>船長及び甲板員は共に、常時、漁具用の白色ボンデンが入っているかどうかは知らなかった。</p> <p>旅客のうち1人は操舵室左舷側の椅子に座り、他の4人の旅客は旅客室の船尾側にいた。</p> <p>船長は、本事故後、本船が滑るような感じで乗り揚げたので、余り衝撃がなかったと思った。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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>本船は、夜間、陸岸に明かりのない美濃島北東方沖において、船首方至近の白色ボンデンを避けようと右転したのち、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、美濃島北東岸近くを航行していることに気づくのが遅れ、同島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、機関の回転計に目を向けながら、航海速力である約23knに増速していたことから、レーダーやGPSプロッターの画面を見ていなかったものと考えられる。</p> |

| | |
|------------------|---|
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、陸岸に明かりのない美濃島北東方沖において、船首方至近の白色ボンデンを避けようと右転したのち、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったため、美濃島北東岸近くを航行していることに気付くのが遅れ、同島北東岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p> |
| <p>参考</p> | <p>船舶所有者は、本事故発生後、本事故の対策について検討を行い、美濃島から新居浜港に至る航路について、美濃島の西側を航行する基準航路図を作成し、同航路を航行するよう乗組員に周知した。</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"> ・レーダー及びGPSプロッター等を活用し、船位の確認を確実に 行うこと。 |

付図1 事故発生経過概略図



美濃島付近拡大

