

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第39号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成26年2月3日 05時57分ごろ
発生場所	愛媛県松山市由良湾 松山港高浜5号防波堤灯台から真方位286°2,430m付近 (概位 北緯33°54.03′ 東経132°40.88′)
事故等調査の経過	平成26年2月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	旅客フェリー あいらんど、484トン
船舶番号、船舶所有者等	130626、株式会社ごごしま
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海） 甲板手、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底に擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、旅客17人を乗せ、車両6台を積載し、船長が操船に当たり、出船右舷着けとしていた興居島由良湾東岸の棧橋（以下「本件棧橋」という。）を離れ、機関を微速力前進にかけて南進を始めた。</p> <p>船長は、甲板手が船尾配置の作業を終えて見張りにつくために昇橋したので、操舵室両舷に設置した鏡（着岸時に舷と岸壁の接近状況確認用）の曇りを拭き取ることにし、ノンフォローアップ操舵により右舵5°～10°とした状態で、甲板手に直進する指示をして操舵を交代し、鏡を拭き始めたところ、平成26年2月3日05時57分ごろ船体が停止したことに気付き、乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、旅客に負傷者がなく、浸水がないことを確認し、船舶所有者に連絡した。</p> <p>本船は、旅客が船舶所有者手配の高速艇で目的地に向かった後、自力で離礁した。</p>
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北、風力 2、視程 約700m 海象：潮汐 低潮時
その他の事項	<p>本船は、本件棧橋と南東方対岸の松山市高浜泊地にある棧橋との間を往復する運航に従事していた。</p> <p>海図W1124（松山港及付近）によれば、由良湾の本件棧橋西方の水域は、旧貯木場となっている。</p> <p>船長は、安全管理規程に基づく運航基準により、発航の可否を判断</p>

	<p>する条件である視程500m以下の状況ではなかったため、本件棧橋を離れた。</p> <p>船長は、甲板手と操舵を交代する際、右舵5°～10°を取った状態であることを引き継いでいなかった。</p> <p>甲板手は、操舵について後、舵中央の状態とっていたので、コンパスも舵角指示器も見ていなかった。</p> <p>甲板手は、船長が休暇の際に本船の船長職についていた。</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、由良湾の本件棧橋を離れて南進中、船長が、甲板手と操舵を交代する際、右舵を取った状態であることを引き継いでいなかったことから、右転を続け、由良湾の旧貯木場の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板手は、操舵について後、舵中央の状態と思い込み、コンパス及び舵角指示器の各指示値を確認していなかったことから、右転していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、由良湾の本件棧橋を離れて南進中、船長が、甲板手と操舵を交代する際、右舵を取った状態であることを引き継いでいなかったため、右転を続け、由良湾の旧貯木場の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>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、所有船の乗組員に対し、本事故の経緯を周知し、ヒヤリハット等の事例があった場合には報告するよう指示した。</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"> ・ 操舵を交代する際、針路及び舵角等の情報を確実に引き継ぐこと。