

船舶事故調査報告書

平成30年10月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成29年11月25日 10時50分ごろ
発生場所	静岡県沼津市静浦港淡島1号岸壁 伊豆淡島灯台から真方位124° 140m付近 （概位 北緯35° 02.1′ 東経138° 53.3′）
事故の概要	旅客船アワシマ16は、着岸作業中、岸壁に衝突した。 アワシマ16は、旅客2人が負傷し、船首部防舷材に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 アワシマ16、17トン 241-9509静岡、株式会社淡島マリパーク（A社） 15.50m×4.21m×1.82m、FRP ディーゼル機関、360.4kW、昭和63年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年10月17日 免許証交付日 平成28年12月7日 （平成33年12月18日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（旅客）、軽傷 1人（旅客）
損傷	本船 船首部防舷材に擦過傷 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか2人の甲板員が乗り組み、旅客21人を乗せ、平成29年11月25日10時47分ごろ、沼津市重寺の岸壁（以下「重寺岸壁」という。）に向け、船首着けしていた静浦港淡島1号岸壁（以下「淡島岸壁」という。）を定刻から約2分遅れて出航した。 船長は、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、甲板員の1人が船首配置に、別の甲板員が操舵室の右舷側で見張りにつき、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により

	<p>南東進した。</p> <p>船長は、淡島にある宿泊施設の従業員から、本船に乗り遅れた宿泊客がおり、バスや電車に間に合わないのので、引き返すよう連絡を受けたが、出航時間が遅れていたのので一旦は断ったものの、再度、何としても乗船させて欲しいとの要望を受け、淡島岸壁に向けて反転した。</p> <p>船長は、淡島岸壁に船首着けで着岸する目的で、北西進した後、時間を短縮しようとして淡島岸壁に対して斜め方向から接近し、主機を中立運転として舵を左右に取りながら前進行きあしで航行していたところ、ふだん岸壁に直角に接近していたときと違い、思うように船首を着岸位置に合わせることができなかった。</p> <p>本船は、船長が、操舵に意識を集中していたところ、岸壁直前で前進行きあしが速いことに気付いてクラッチレバーを後進とし、主機の回転数を上げたものの、10時50分ごろ船首部が淡島岸壁に衝突した。</p> <p>船長及び2人の甲板員は、客室の右舷側最前列に座っていた旅客（以下「旅客A」という。）及び後部甲板の座席に座っていた旅客（以下「旅客B」という。）が負傷しているのを確認し、岸壁にいた宿泊施設の従業員が119番通報を行った。</p> <p>旅客A及び旅客Bは、救急車で病院に搬送され、旅客Aが右膝蓋骨骨折、旅客Bが左鎖骨遠位端骨折等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 淡島岸壁参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、淡島にある宿泊施設及び水族館の利用客の輸送を行う目的で、所要時間が約5分の淡島岸壁と重寺岸壁間約600mの航路を15分間隔で定時運航しており、本事故時、淡島岸壁を10時45分出航の予定であったが、旅客の乗船に時間を要し、定刻から遅れて出航していた。</p> <p>本船は、乗降口が船首部にあり、岸壁に船首着けで離着岸していた。</p> <p>船長は、ふだん着岸操船を行うに当たり、岸壁に対してほぼ直角に接近し、岸壁の手前約10mで主機のクラッチレバーを中立として前進行きあしにより航行した後、約4～5m手前で同クラッチレバーを後進として前進行きあしを減速し、約2～3m手前で主機の回転数を上げて行きあしを止め着岸していた。</p> <p>船長は、平成29年11月1日にA社に甲板員として採用され、旅客が乗船していないときに1日4～5回、船首着けの着岸操船を含めた操船訓練を受けており、本事故前日から旅客が乗船した船舶の操船を行っていた。</p> <p>船長は、着岸操船する際、出航時間が遅れていたことに加え、重寺岸壁では多数の利用客がおり、乗船に時間を要するので、少しでも運</p>

	<p>航時間を短縮しようと思い、焦って気持ちに余裕がなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、淡島岸壁に船首着けで着岸作業中、船長が、ふだんと異なる進入経路で岸壁に接近したことから、船首を着岸位置に合わせようとして操舵に意識を集中し、クラッチレバーを後進として主機の回転数を上げる時機が遅れて前進行きあしが速い状態で淡島岸壁に接近し、船首部が淡島岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、出航時間が遅れていたことに加え、少しでも運航時間を短縮しようと思ったことから、ふだんと異なる進入経路で岸壁に接近し、焦って気持ちに余裕がない状態で着岸操船を行なったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、淡島岸壁に船首着けで着岸作業中、船長が、ふだんと異なる進入経路で岸壁に接近したため、船首を着岸位置に合わせようとして操舵に意識を集中し、クラッチレバーを後進として主機の回転数を上げる時機が遅れて前進行きあしが速い状態で淡島岸壁に接近し、船首部が淡島岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶所有者及び乗組員は、運航基準に定める運航経路及び運航時間を遵守すること。 ・安全統括管理者及び運航管理者は、月に1回、船員の着岸操船方法の確認及び指導を行うこと。 <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"> ・船長は、船首着けで着岸操船を行う際、ふだんどおりの手順で、前進行きあしの制御を早期に、かつ、慎重に行い、過大な前進行きあしで着岸しないように留意すること。 ・船舶所有者は、乗り遅れた旅客を乗船させるため引き返すなど定時運航に支障を来すような運航は、乗組員にとって過度な心理的負担となるので、行わないことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

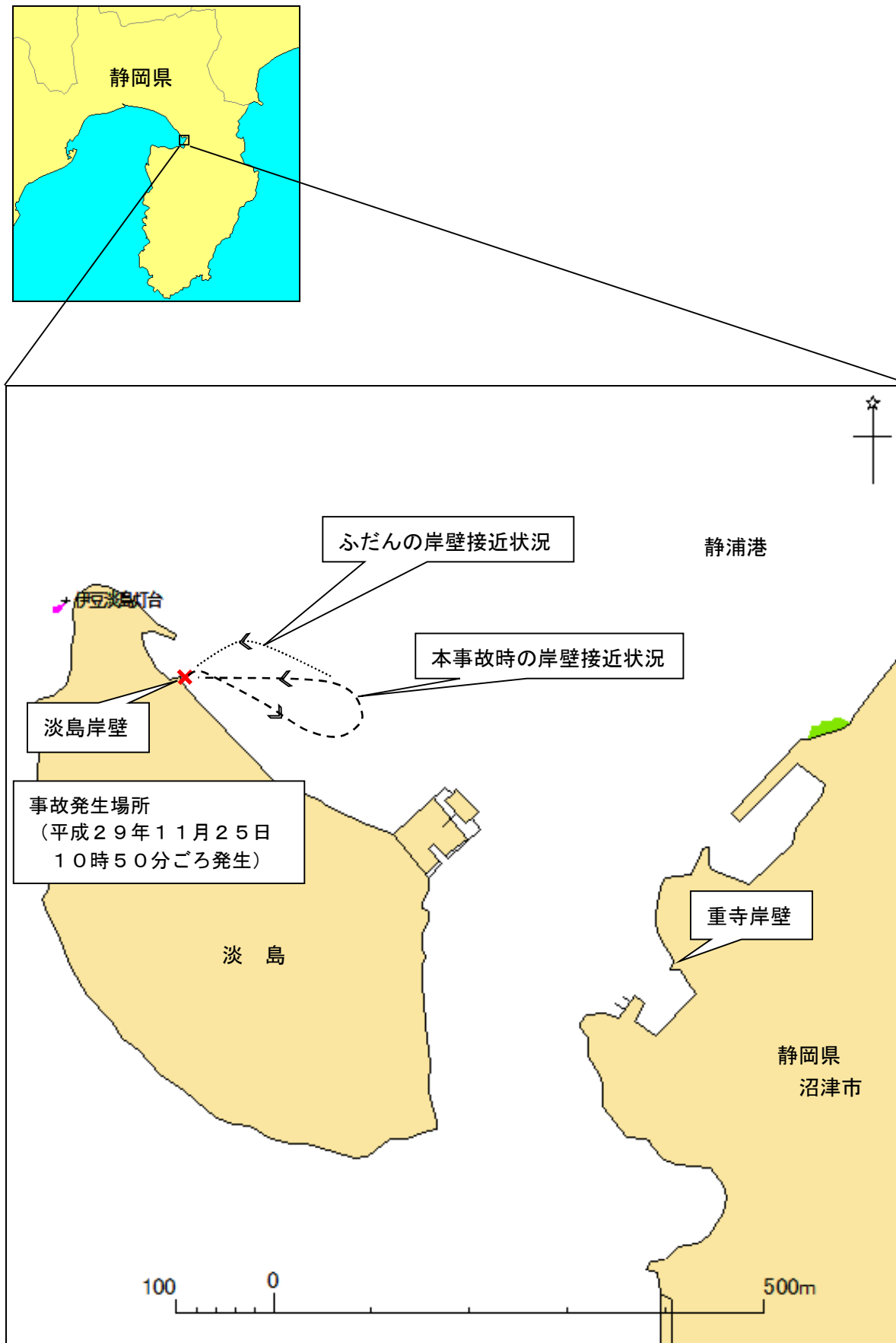


写真1 本船



写真2 淡島岸壁

