

船舶事故調査報告書

令和元年5月15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
発生日時	平成30年7月15日 12時10分ごろ
発生場所	愛媛県今治市中渡島北東方沖 中渡島灯台から真方位040° 500m付近 (概位 北緯34° 07.3′ 東経133° 00.3′)
事故の概要	旅客船なかと、南東進中、プレジャーボートNAGAI. MARUは、北東進中、両船が衝突した。 NAGAI. MARU は、船長が負傷し、船首部フェンダーの擦過傷等を生じ、また、なかとは、右舷船首部外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月21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	A 旅客船 なかと、4.9トン 281-41615 愛媛、株式会社しまなみ（A社） 13.68m (Lr) × 3.95m × 0.92m、FRP ディーゼル機関、331kW、平成21年4月 B プレジャーボート NAGAI. MARU、5トン未満 281-4205 愛媛、個人所有 5.00m (Lr) × 1.66m × 0.58m、FRP ディーゼル機関、20.6kW、昭和46年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年6月6日 免許証交付日 平成30年1月12日 (令和5年4月19日まで有効) B 船長B 男性 64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 平成11年5月19日 免許証交付日 平成25年12月11日 (令和元年5月18日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首部外板に亀裂 B 船首部フェンダーに擦過傷、舵板上部に折損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時、潮流 南流約1.1ノット (kn) (来島海峡)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、旅客41人及び添乗員1人を乗せ、今治市馬島周辺の来島海峡中水道、西水道及び今治市来島周辺海域を周遊して旅客に観潮させる目的で、平成30年7月15日11時30分ごろ今治市下田水漁港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、操縦席に腰を掛け、A社が定めた基準航路に沿って航行し、馬島北東方沖を約15knの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により南東進していた。</p> <p>船長Aは、12時08分ごろ右舷船首方1,000m付近に北東進するB船を視認した。</p> <p>船長Aは、B船の速力が遅いと感じたので、B船の船首方を通過するつもりでB船の様子を見ながら、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、B船に至近に接近し、船長Aが、衝突の危険を感じて主機を中立運転、続いて全速力後進としたが、12時10分ごろ、その右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船の船首部を乗り越えた後、右回頭してB船に近づいて停止した。</p> <p>船長Aは、船長Bの安否及び旅客等の負傷の有無を確認した後、下田水漁港に帰港し、すぐにA社の運航管理者に本事故の発生の報告をした。</p> <p>A社の運航管理者は、船長Aから本事故の発生の報告を受け、後日、船長Bと協議を行い、船長Bに海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時00分ごろ中渡島周辺の釣り場に向け、下田水漁港を出港した。</p> <p>B船は、中渡島周辺で釣りをした後、今治市武志島西方沖の釣り場に移動することとし、船長Bが、右舷船尾部に腰を掛け、12時08分ごろ針路を来島海峡第2大橋下のケーソンに向けて発進した。</p> <p>船長Bは、約9～10knの速力で北東進中、左舷船首方60°付近に南東進するA船を初認し、その後、12時09分ごろA船が来島海峡を南航する貨物船の北側を通過してB船の方に向けているのを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、ケーソンの近くまで来たので、A船がケーソンとB船の前方の間を通過せずにいずれB船の後方に避けてくれると思い、他に通航船が来ていないか周囲を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたところ、A船が至近に接近していることに気付き、衝突の</p>

	<p>危険を感じて主機を後進としたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒し、機関室囲壁のカバーで背中を強打した。</p> <p>船長Bは、自力で航行し、下田水漁港に戻り、後日、A社の運航管理者と協議の上、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Bは、今治市の病院で診察を受け、全治約2か月の入院加療を要する第7、8胸椎圧迫骨折、外傷性背部神経障害性疼痛と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況(右舷船首部)、写真2 B船の損傷状況(左舷船首部) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操縦席前面の計器盤に汽笛の吹鳴ボタンがあり、汽笛を装備していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、汽笛を鳴らさなくても前方を通過できるつもりで航行していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、一旦、主機のスロットルレバーを中立にして汽笛を鳴らすか、又は早期に避航していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長A、旅客全員及び添乗員は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、中渡島北東方沖を南東進中、船長Aが、右舷船首方に北東進するB船を認めた際、B船の船首方を通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船に至近に接近する状況となり、衝突を避ける動作をとったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船の速力が遅いと感じたので、B船の船首方を通過できると思ったと考えられる。</p> <p>B船は、中渡島北東方沖を北東進中、船長Bが、左舷船首方に南東進するA船を認めた際、A船がいずれB船の後方に避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ケーソンの近くまで来たので、A船がケーソンとB船の前方の間を通過せずにいずれB船の後方に避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、中渡島北東方沖において、A船が南東進中、B船が北東進中、船長Aが、B船の船首方を通過できると思い、また、船長Bが、A船がいずれB船の後方に避けてくれると思い、両船が同じ針路</p>

	及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	<p>A社は、本事故後、安全教育会議を開催し、A社所属の船長に対し、本事故を周知して注意喚起し、安全意識の向上を図った。</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"> ・ 船長は、他船に接近した場合、必要に応じて汽笛を吹鳴して注意喚起し、同船に衝突を避ける協力動作を求めるか、又は予断を待たずに早期に同船を避けること。 ・ 船長は、船舶の動静に注意し、常時、見張りを適切に行うこと。 ・ 船長又は運航管理者は、海難その他の異常の事態が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

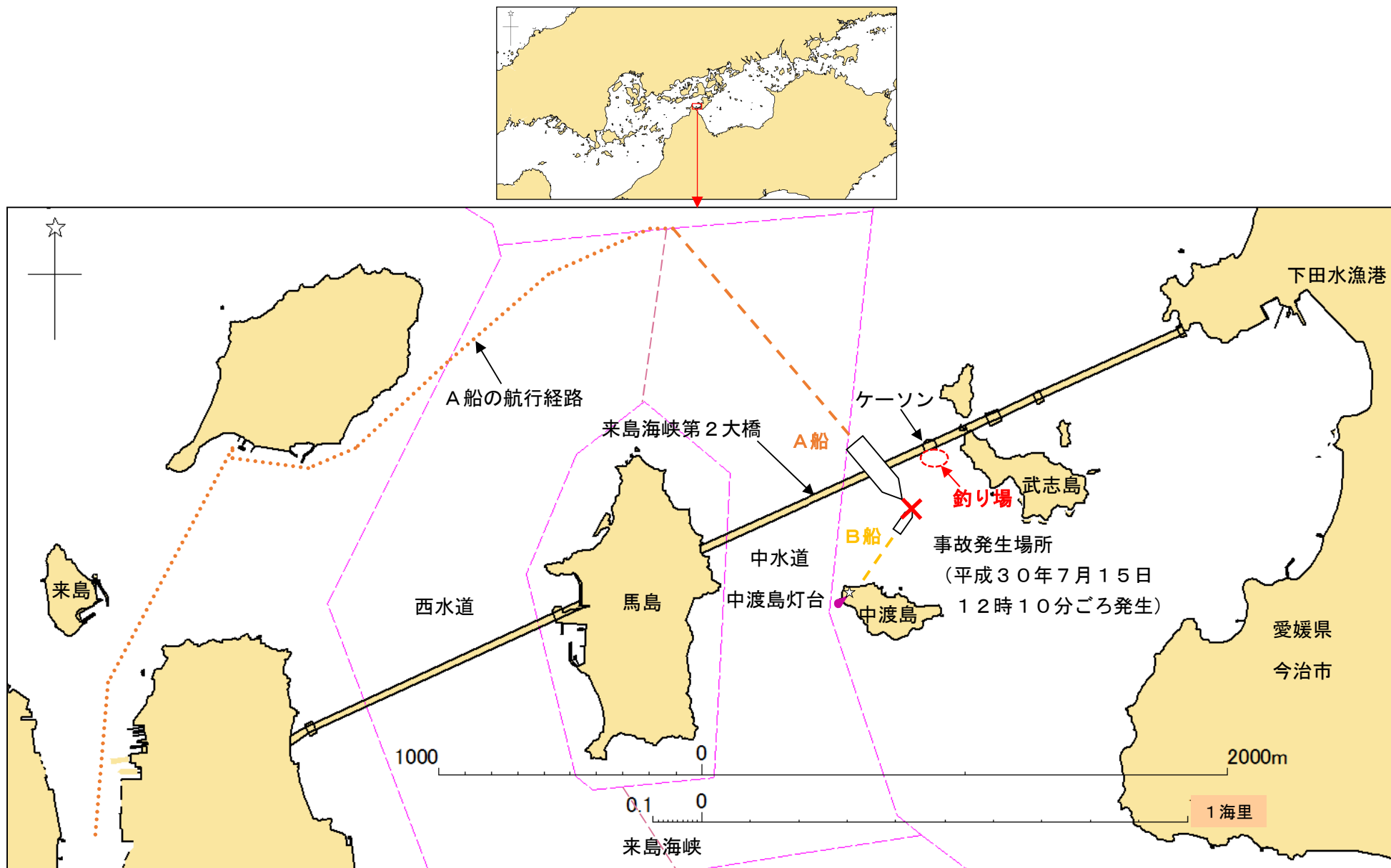


写真1 A船の損傷状況（右舷船首部）



写真2 B船の損傷状況（左舷船首部）

