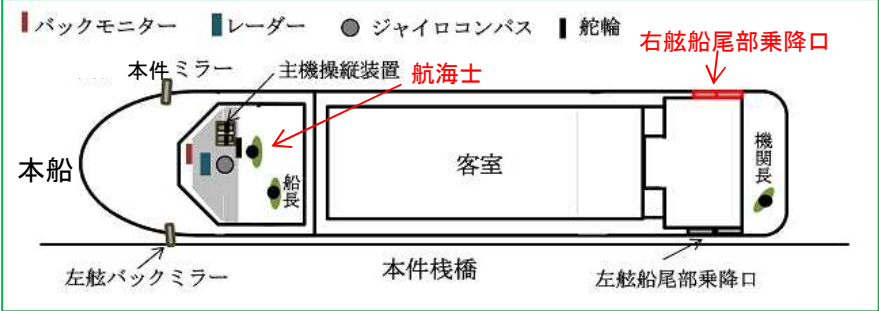


## 船舶事故調査報告書

令和3年7月14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

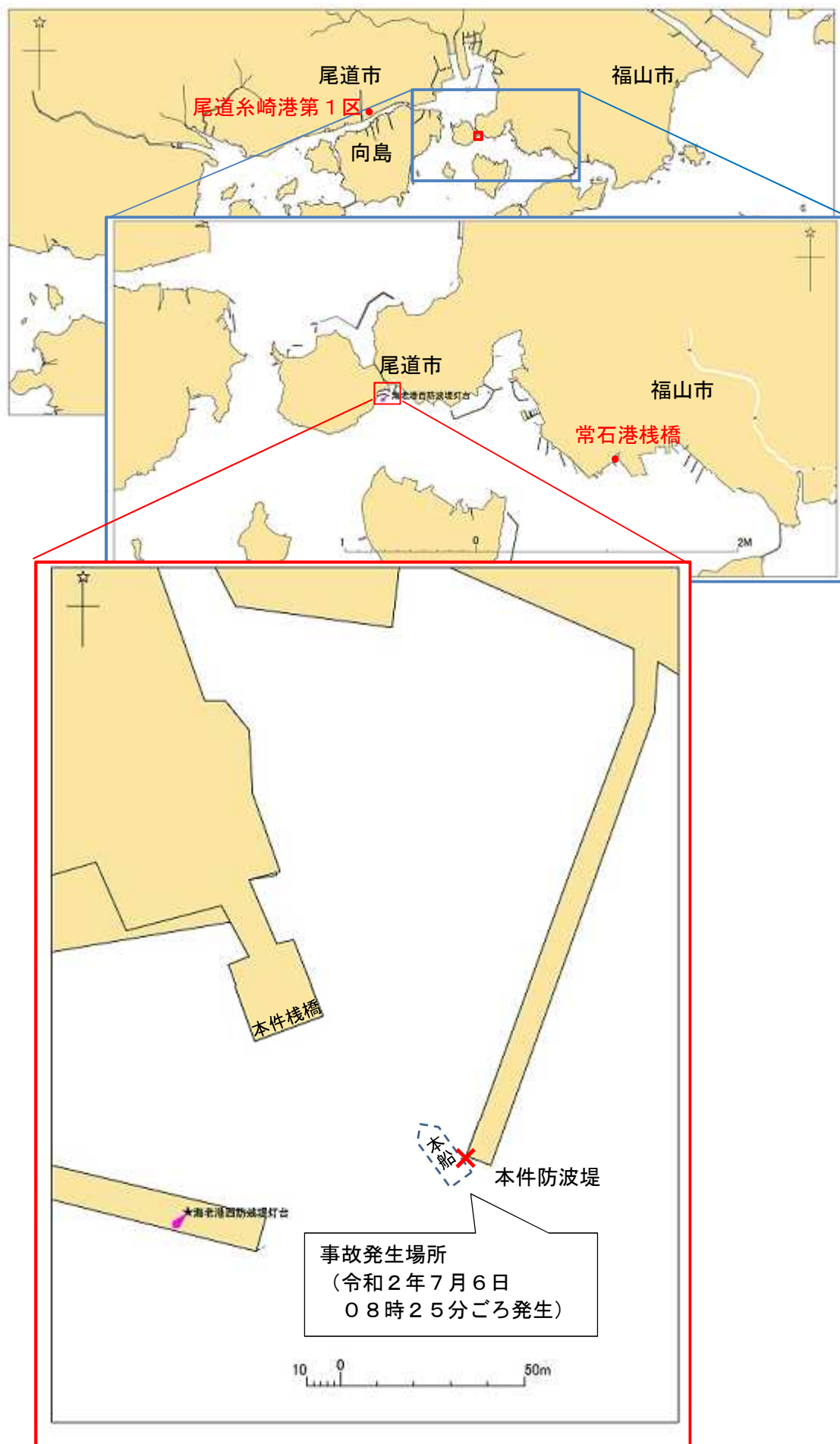
事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和2年7月6日 08時25分ごろ
発生場所	広島県尾道市海老漁港 海老港西防波堤灯台から真方位076°80m付近 （概位 北緯34°23.6′ 東経133°15.7′）
事故の概要	旅客船ニューびんごは、離棧作業中、防波堤に衝突した。 ニューびんごは、右舷船尾部の乗降口舷側外板に破損を生じ、また、防波堤は、先端部等に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和2年7月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 ニューびんご、28トン 131783、備後商船株式会社（A社） 19.90m×4.70m×2.01m、軽合金 ディーゼル機関、419kW、平成元年12月7日
乗組員等に関する情報	船長 34歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成25年4月15日 免状交付年月日 平成30年3月8日 免状有効期間満了日 令和5年4月14日 航海士 27歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成25年10月15日 免状交付年月日 令和2年5月29日 免状有効期間満了日 令和5年10月14日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾部の乗降口舷側外板に破損 防波堤 先端部等に擦過傷及び擦過痕
気象・海象	気象：天気 雨、風 なし、視界 良好

	<p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長、航海士及び機関長が乗り組み、旅客7人を乗せ、令和2年7月6日08時24分ごろ、広島県尾道糸崎港第1区に向け、入船左舷着けとしていた海老漁港の棧橋（以下「本件棧橋」という。）の離棧作業を開始した。</p> <p>船長は、航海士の左後方に、また、航海士が操舵室中央に設置された操縦席付近にそれぞれ立ち、船尾暴露甲板に機関長を配置し、航海士が操船に当たり、手動操舵で左舵45°に切り、主機を最微速力（回転数毎分約650）後進とした。（図1参照）</p>  <p>図1 本件棧橋離棧時の本船乗組員配置</p> <p>航海士は、離棧後、右舷船首部に取り付けられたバックミラー（以下「本件ミラー」という。）を見たところ、本件棧橋の東南方50m付近にある防波堤（以下「本件防波堤」という。）にいつもより右舷船尾部が接近しているように感じ、このまま後進を続けたら、右舷船尾部が本件防波堤先端付近を通過した後、右舷船首部が本件防波堤の先端に接触すると思い、左舵45°のまま、主機を前進運転に操作したものの、08時25分ごろ本船が左回頭して右舷船尾部が本件防波堤の先端に衝突した。</p> <p>本船は、船長が航海士と操船を交代して港外に出た後、主機を停止させ、けが人の有無及び船体の損傷等を確認したところ、けが人及び浸水がなく航行可能であったので、08時26分ごろ、船長が携帯電話でA社運航管理者に本事故発生を報告し、尾道市尾道港に入港した。</p> <p>A社運航管理者は、08時40分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図、写真1 本船（左舷側）、写真2 右舷船尾部乗降口舷側外板の破損、写真3 本件棧橋、写真4 本件防波堤の先端部 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士は、令和2年6月1日A社に入社し、船長から習熟訓練として操船指導を受けていた。</p> <p>航海士は、本事故当時、風がないのでいつもどおりの操船で離棧することとし、左舵45°に切り、本件防波堤の外に出るまで主機を最</p>

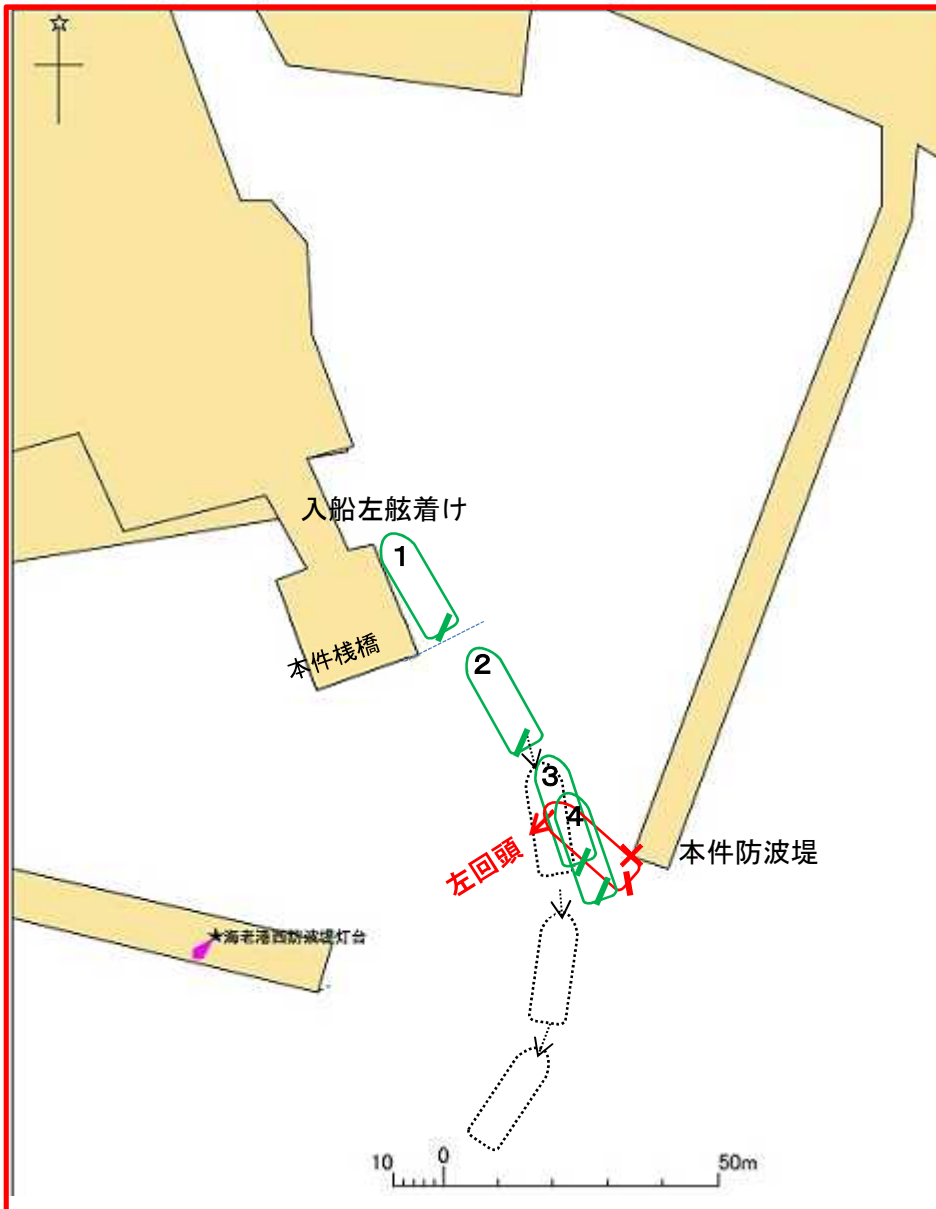
	<p>微速力後進としたまま航行する予定であった。</p> <p>船長は、着棧及び離棧時、船尾暴露甲板で係船ロープの巻出し作業等を行っている機関長とコミュニケーションを取る場合、操舵室のマイクから、船尾暴露甲板のスピーカーを通して指示を出し、また、操船状況がわかるように、ベルを鳴らして前後進の合図を出していた。</p> <p>船長及び航海士は、本事故時、天候が雨だったものの、船尾方の視界が良く、本件防波堤がしっかり見えていた。</p> <p>機関長は、本事故時、船尾暴露甲板で係船ロープ等の片づけを行った後、本件棧橋から乗船した乗客の切符の回収を行う目的で客室に向かった。</p> <p>船長は、ふだんから航海士とコミュニケーションがとれ、情報の共有が行われており、航海士の習熟訓練が約1か月を超え、本事故発生前の数週間前から操船に対し不安を感じる事がなく、航海士の判断に任せられるまでになっていたため、本事故時、航海士に対して指示を出さなかった。</p> <p>船長は、本件棧橋を離棧後、航海士の左後方から、バックモニター、本件ミラー及び左舷のバックミラーを見ていたが、ふだんと変わらないので、このまま後進を続けて本件防波堤の脇を通過すると思い、航海士の操船を見守っていたが、航海士が、突然主機を前進に操作したので、船尾が接触すると声を発したものの間に合わなかった。</p> <p>航海士は、本件棧橋を離棧後、本件ミラーを見ていつもより本件防波堤に接近しているように感じた際、船長に伝えて指示を仰げばよかったと思った。</p> <p>船長は、航海士からいつもと違うとの報告を受けていた場合、舵を左舵45°の状態のまま、主機の回転数を上げて後進速度を増速すれば、本件防波堤の脇を通過できる旨の指示を出し、本件防波堤への衝突を避けることができたと思った。</p>
<p><b>分析</b></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、本件棧橋に入船左舷着けの状態から左舵45°とし、最微速力後進で離棧作業中、航海士が、本件ミラーを見て、いつもより右舷船尾部が本件防波堤に接近していると感じた際、左舵45°のまま急いで主機を前進に操作したことから、左回頭して右舷船尾部が本件防波堤に衝突したものと推定される。</p> <p>航海士は、本事故当時、入社して期間が短く、本船の操船経験が少なかったことから、いつもよりも右舷船尾部が本件防波堤に接近していると感じた際、船長に伝えず、左舵45°のまま、急いで主機を前進運転に操作したものと推定される。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件棧橋に入船左舷着けの状態から左舵45°とし、最微速力後進で離棧作業中、航海士が、本件ミラーを見て、いつもより右舷船尾部が本件防波堤に接近していると感じた際、左舵45°のまま、急いで主機を前進に操作したため、左回頭して右舷船尾部が本件防波堤に衝突して発生したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・航海士は、離岸後進時、いつもより接近しているように感じた際、慌てず船位及び舵の状態を確認した上、適切な主機の操作を行うこと。</li> <li>・航海士は、いつもと違う状況を感じた場合等、速やかに船長に状況を伝えること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図



主機の前進操作



航海士の口述及び回答書による  
本事故時の離棧出航後の後進状況



1~4  
最微速力後進

本来の離棧出航後の後進状況



最微速力後進



写真1 本船（左舷側）



写真2 右舷船尾部乗降口舷側外板の破損



写真3 本件棧橋



写真4 本件防波堤の先端部