

船舶事故調査報告書

令和4年3月16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	令和3年6月12日 16時17分ごろ
発生場所	愛媛県松山市松山港 松山港高浜5号防波堤灯台から真方位221° 1,520m付近 (概位 北緯33°53.0′ 東経132°41.7′)
事故の概要	旅客フェリーしとらすは、東進中、また、プレジャーボート 漁福丸は、南南西進中、両船が衝突した。 しとらすは、擦過傷を生じ、また、漁福丸は、船首部外板に破損を生じた。
事故調査の経過	令和3年6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 旅客フェリー しとらす、185トン 143319、株式会社ごごしま（A社） 44.60m×11.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、590.00kW、平成30年6月17日 B プレジャーボート 漁福丸、3.1トン EH3-24935（漁船登録番号）、個人所有 9.61m(Lr)×2.61m×0.89m、FRP ディーゼル機関、242.70kW、平成13年4月26日 第281-38315号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年3月31日 免状交付年月日 平成28年7月13日 免状有効期間満了日 令和3年12月9日 B 船長B 76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9年11月27日 免許証交付日 平成30年2月13日 (令和5年5月19日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船首部及び船尾部にプロペラ、舵及びランプウェイを有する双頭船であり、船長Aほか3人が乗り組み、旅客30人を乗せ、松山港第1区の高浜町の発着所棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向け、令和3年6月12日16時00分ごろ同区の興居島泊町の発着所棧橋を出港した。</p> <p>A 船は、船長Aが、船橋の操舵コンソールの船尾方に立って操船に当たり、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、東進した。</p> <p>船長Aは、左舷船首方に南進するB船を離岸時から継続して視認し、方位がほとんど変わらないものの、これまでの経験から右転するなどしてA船を避けてくれると思い、ときどき見ていた。</p> <p>A 船は、船長Aが、B船が数十mの距離になったところで、体勢が変わらないことに危険を感じ、増速してB船の船首方を通過するように、避けようとしたが、左舷船尾部がB船の船首と衝突した。（写真1参照）</p> <div data-bbox="611 1108 1361 1570" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、左舷船橋甲板端に取り付けられたサイドミラーで、左舷船橋甲板の死角に入ったB船が衝突したことを確認し、主機を中立運転として、船尾甲板に出てきていた他の乗組員に、乗客の状況及び船体の状態を確認するように、直接指示した。</p> <p>A 船は、船長Aが、負傷者がいないこと及び船体に異常がないことを確認し、また、B船が南下して離れて行ったので救助の必要がないと思い、本件棧橋に向かい、乗客を下船させることを優先することとし、予定より約7分遅れて本件棧橋に着棧した。</p>

船長Aは、乗客が下船したのを確認した後、B船が本件棧橋の向かい側に着棧してきたので、下船してB船の状態の確認に向いたところ、船長Bから船首に損傷があるが乗船者は負傷していないと言われ、海上保安庁への通報はA船側で行うことを伝えるとともに、相互に連絡先などを交換した。

船長Aは、本事故の発生についてA社に報告し、A社が海上保安庁に通報した。

A船は、本事故後、左舷船尾部外板に擦過傷が確認された。

B船は、船長B 1人が乗り組み、親族1人（以下「乗船者B」という。）を乗せ、松山市野忽那島^{のくつな}から松山港第1区の係留場所に帰港する目的で、約9knの速力で南南西進していた。

船長Bは、B船が旅客船の通航路に近づいたところで、右舷船首方の泊町の発着所棧橋付近にA船がいることを視認したが、ふと船首部甲板の汚れが気になり、水洗いをしようと操舵室を出て操舵室の左舷側に操縦リモコンを置き、船首部の天幕の下で腰をかがめて下方を向いて作業を始めた。

B船は、そのまま南南西進し、船長Bが、数分経って周囲を見ようと顔を上げたところ、船首方至近にA船を認め、急いで操縦リモコンを操作して右転したが、間に合わず、船首部がA船の左舷船尾部に衝突した。（写真2参照）



写真2 B船

船長Bは、B船が弾かれるように離れたので機関を中立とし、操舵室の椅子に腰掛けていた乗船者B及び船体の状態を確認し、船首部の損傷が認められた他異常がなかったため、機関を前進運転とし、本件棧橋に向かったA船を追い、A船が本件棧橋に着棧した後、本件棧橋の突端付近にB船を着棧させた。

船長Bは、船長AがB船に来たので、B船の状態などについて話して、船長AからA船側が海上保安庁に報告するというのを伝えられ、松山港第1区の係留場所に移動した。

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、泊町と高浜町の発着所棧橋の間を通航するときに、ときどき漁船などの小型船舶と行き会うことがあるが、いつも小型船舶の方が避けていたので、本事故当時もB船がA船を避けてくれるものと思い、貨物船や他の旅客船に注意して航行していた。</p> <p>船長Aは、本事故時、危険を感じたのが遅く、汽笛を鳴らす時間的余裕がなかったが、今後、接近する漁船がいる時には、早期に汽笛を鳴らそうと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、前日は、通常どおり正午ごろまで漁を行ったが、本事故当日は、乗船者Bを乗船させて野忽那島まで遊覧をしていた。</p> <p>B船は、船首部の船首側に天幕が張られてあり、船長Bは、船首部で作業を行うときにはかがんで行き、周囲の海面を見るときには天幕の外に出て、頭を天幕より上げて見る必要があった。(図1参照)</p> <div data-bbox="635 815 1410 1301" data-label="Image"> </div> <p>図1 船長Bが作業をしているときの状況(イメージ)</p> <p>船長Bは、通常、漁を終えて、漁場を出発するときに漁具及び船首部甲板の水洗いなどの作業を行っており、また、本事故発生場所付近が、旅客船の通航路になっていることを把握しており、漁場から帰港するときには、作業などを行わずに旅客船に注意を払っていたが、本事故時、なぜ、この海域で作業を行ったのか分からなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、東進中、船長Aが左舷船首方に方位変化のほとんどないB船を視認していたが、B船がA船を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、B船と数十mの距離で衝突の危険を感じてB船の船首方を通過しようと増速したものの、間に合わずにB</p>

	<p>船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、泊町と高浜町の発着所棧橋の間を通航するときに、ときどき漁船と行き会うことがあるが、いつも漁船が避けていたことから、本事故当時もB船がA船を避けてくれるものと思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、南南西進中、船長Bが、右舷船首方の発着所棧橋付近にA船を視認したものの、船首部の視野が制限された天幕の下で腰をかがめて甲板の水洗いの作業を行いながら航行を続けたことから、天幕から顔を上げて船首方の至近のA船に気付いて右転したものの、間に合わずにA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が旅客船の通航路に接近していること及び泊町の発着所棧橋付近にA船がいることを認識していたが、ふと船首部甲板の汚れが気になったことから、水洗いをしようと操舵室を出て、船首部の天幕の下で下方を向いて作業を行ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、松山港第1区において、A船が東進中、B船が南南西進中、船長Aが、左舷船首方に方位変化のほとんどないB船を視認していたが、B船がA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、右舷船首方の発着所棧橋付近にA船を視認したものの、船首部の視野が制限された天幕の下で腰をかがめて甲板の水洗いなどの作業を行いながら航行を続けたため、互いに至近に接近している態勢に気付いたものの避けることができず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、航行中、通常、行き会いの小型船舶の方が避航していた場所でも、小型船舶が必ず避けてくれると思わずに、衝突のおそれがあるときは、法令に基づき、早期に、汽笛を吹鳴し、適切な避航措置を採ること。 ・ 小型船舶を単独で運航している船長は、航行中、天幕に覆われた場所の下など視野が制限される場所での作業を行わず、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 衝突事故が発生したときは、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

