

船舶事故調査報告書

令和5年6月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和4年12月2日 12時50分ごろ
発生場所	愛媛県松山市松山港第2区 松山港防波堤灯台から真方位163°970m付近 （概位 北緯33°51.5′ 東経132°42.6′）
事故の概要	救急艇兼交通船うみねこは、南西進中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和4年12月19日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	救急艇兼交通船 うみねこ、19トン
船舶番号、船舶所有者等	281-33376愛媛、松山市
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に破口 棧橋 コンクリート部に一部破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約8～10m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、消防局職員4人及び作業員3人を乗せ、松山市元怒和漁港から帰港する目的で、定係地である松山港第2区の陸岸から東方に延びる棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向けて約2.5ノットの対地速力で南東進していた。</p> <p>船長は、風速約4～5m/sであった北北西風が本件棧橋の北方約200mで風速約8～10m/sに強くなったのを感じ、その後、本件棧橋の北東方沖で、本件棧橋の北側に入船で左舷着けしようと右回頭し、本件棧橋に針路を向けた。</p> <p>船長は、一旦船首の方向を本件棧橋の中央付近に定め、ふだんどおりに船首を西南西方に向け、注意しながら航行を続けた。</p> <p>船長は、本件棧橋までの距離が約80mとなった頃、北北西風を右舷正横から受けてふだんよりも南方に圧流されていたが、何度も本件棧橋に着棧していたので、この強風でも着棧できると思い、ふだんと同じ針路及び速力で前進を続けた。</p> <p>船長は、本件棧橋に向けて南西進中、北北西風によって南方に圧流されて危ないと感じ、機関を後進にかけたものの、本船は惰力で前進し、左舷船首部が本件棧橋の東端に衝突した。</p> <p>船長は、圧流を感じた時点で圧流を考慮して本件棧橋からもう少し距離を離すべきだったと、一旦後方に下がって立て直し、着棧操船を</p>

	やり直せば良かったと本事故後に思った。
<b>分析</b>	<p>本船は、風速約8～10m/sの北北西風を右舷正横から受ける状態で、船首を西南西方に向けて着棧操船中、船長が、ふだんよりも南方に圧流されて南西進していたが、何度も本件棧橋に着棧しており、この強風でも着棧できると思い、ふだんと同じ針路及び速力で前進を続けたことから、北北西風に圧流されて危ないと感じ、機関を後進にかけたものの、左舷船首部が本件棧橋の東端に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、風速約8～10m/sの北北西風を右舷正横から受ける状態で、船首を西南西方に向けて着棧操船中、船長が、ふだんよりも南方に圧流されて南西進していたが、何度も本件棧橋に着棧しており、この強風でも着棧できると思い、ふだんと同じ針路及び速力で前進を続けたため、左舷船首部が本件棧橋の東端に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、風による圧流を考慮し、できるだけ針路を風上側にとること。</li> <li>・ 船長は、着棧操船中に船舶が強風により棧橋側に圧流されていると感じた場合、無理をせずに機関を後進にかけるとして一旦引き返し、風が収まってから着棧をやり直すこと。</li> </ul>