

船舶事故調査報告書

令和7年7月9日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和6年10月23日 15時58分ごろ
発生場所	愛媛県松山市泊町釣島漁港岸壁 釣島灯台から真方位038° 190m付近 （概位 北緯33° 53.7′ 東経132° 38.4′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船じんわは、入港操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年10月25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 船舶番号、船舶所有者等	旅客船兼自動車渡船 じんわ、462トン 140322、中島汽船株式会社（A社）  <p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部に凹損 岸壁 損壊   <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> 図1 本船損傷状況 図2 岸壁損傷状況 </p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の中期、潮位 255cm（松山）
事故の経過	(1) 事故発生に関する情報 本船は、船長ほか5人が乗り組み、旅客38人を乗せ、車両18台（自動二輪車1台を含む）を積載し、釣島漁港の三段岸壁（通称）（以下「本件岸壁」という。）に向けて松山市神浦港を出港し、レー

ダー2台及びGPSプロッターを作動させ、釣島水道を約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南南東進した。

船長は、操舵室で操船に当たり、他の乗組員は車両甲板で着岸準備を行っていた。

船長は、本件岸壁からの距離に応じて、主機の出力等を調整しており、主機遠隔操縦装置には、前進、後進それぞれに0~10の目盛(ノッチ)及び中立が表記されていた。(図3参照)



図3 主機遠隔操縦装置及び操舵室機器配置等

本船は、15時53分ごろ緩やかに右転を開始し、船長が、本件岸壁まで約0.25海里(M)のところまで主機の操縦ハンドルを7.5ノッチ(主機回転数毎分(rpm)810)から4ノッチの位置として減速を開始した。

船長は、本件岸壁まで0.2Mのところまで操縦ハンドルを0ノッチ(400rpm)の位置として減速を続け、本件岸壁まで0.1M(この頃の本船の速力は約9kn)のところまで主機を中立(クラッチ脱)とした。(図4及び表1参照)

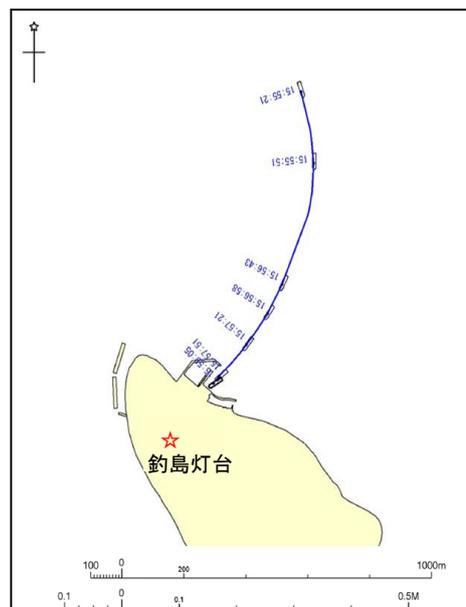


図4 釣島北方沖の航跡(AISデータ)

船長は、ふだん本件岸壁から0.15Mのところまで主機を中立とし、前進行きあしで本船を本件岸壁に近づけていたが、右舷船首方か

ら風を受けており、ふだんの位置で主機を中立としたのでは、風の影響で本件岸壁まで到達できないと思い、ふだんよりも本件岸壁に接近して主機を中立とした。

本船は、西防波堤の東端付近（本件岸壁まで約100m）を約8knの速力で航行中、船長が、後進にしようとしたが、主機回転数が後進とすることができる回転数（80rpm）（以下「後進切替可能回転数」という。）以下とならず、後進とすることができないまま本件岸壁に接近し、東防波堤の北端付近で後進とすることができたものの、前進行きあしを止めることができず、約2knの速力で本件岸壁に衝突した。（図5参照）

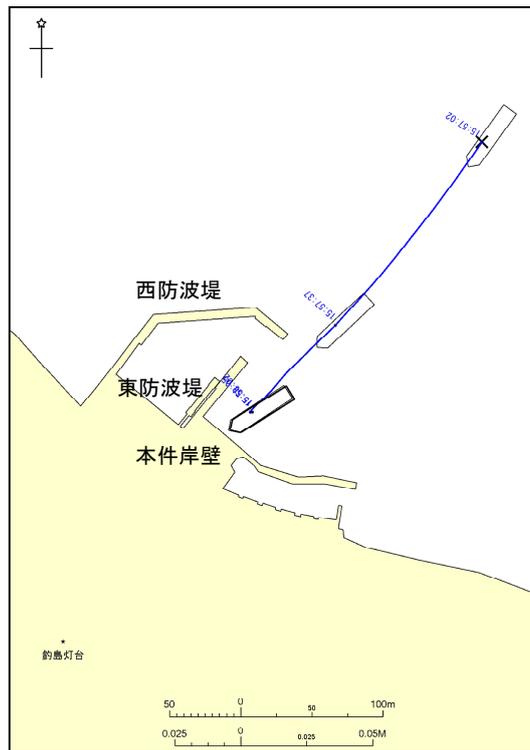


図5 釣島漁港付近の航跡（AISデータ）

本船は、後進して本件岸壁から離れ、船長が着岸操船をやり直して、本件岸壁に着岸した。

船長は、本事故の発生をA社の運航管理者に連絡し、運航管理者が海上保安庁及び運輸局に通報した。

船長は、旅客等の負傷の有無、船体の損傷状況等を調査し、負傷者がいないこと及び左舷船首部に凹損が生じていることを確認した。また、乗組員は、松山市松山港三津浜地区^{みつはま}に向け航行中に、車両甲板左舷側の車両2台に損傷を認めた。

船長は、本件岸壁に接近する際、本件岸壁までの距離に応じて主機の出力を調整して増減速していたが、速力は確認していなかった。

船長は、平成16年にA社に入社し、A社所有の船舶に甲板員として乗船しており、平成30年には航海士として、令和5年5月から船

	<p>長として乗船していた。</p> <p>本船では、車両の前輪及び後輪のそれぞれ一つの車輪に車止めを取り付けていた。</p> <p>A社の安全管理規程では、釣島漁港内の風速が18m/sに達したと認められるときは、釣島漁港への入港を中止することとなっていた。</p> <p>(2) 事故による影響</p> <p>本件岸壁は、水面からの高さが違う上段、中段及び下段の三つの岸壁から構成されており、本船は、潮位に応じて使用する岸壁を選択していたが、本事故により、上段の岸壁が損壊して使用できない状態となった。そのため、本船は、潮位によっては釣島漁港を抜港（予定していた寄港を取りやめること）する措置等が採られた。</p> <p>(付表1 A I Sの記録（抜粋） 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、約8m/sの西風を右舷船首方から受ける状況下、入港操船中、船長が、十分に減速することなく、また、ふだんよりも本件岸壁に接近した位置で後進としたことから、前進行きあしを止めることができず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件岸壁までの距離に応じて主機の出力を調整して減速していたことから、速力を把握しておらず、十分に減速しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、右舷船首方から風を受けており、ふだんの位置で主機を中立としたのでは、本件岸壁に到達できないと思い、ふだんより本件岸壁に接近した位置で主機を中立としたことから、主機の回転数が後進切替可能回転数以下とならないまま航行し、ふだんより本件岸壁に接近した位置で後進としたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、約8m/sの西風を右舷船首方から受ける状況下、入港操船中、船長が、十分に減速することなく、また、ふだんよりも本件岸壁に接近した位置で後進としたため、前進行きあしを止めることができず、本件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、所属する乗組員等に対して本事故の原因及び次の再発防止策を周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 着岸時は、速力等の情報を船長に伝える補助者を配置する。 <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、着岸する際には、気象海象を考慮した上で十分減速し、すぐに前後進できる状態で岸壁等に接近すること。

表 1 A I S 記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
15:55:21	33-54-08.64	132-38-35.50	161.5	161	14.5
15:55:51	33-54-01.68	132-38-37.10	174.7	180	14.1
15:56:43	33-53-49.87	132-38-33.11	204.5	206	14.1
15:56:58	33-53-47.01	132-38-31.27	210.2	215	12.4
15:57:02	33-53-46.40	132-38-30.77	211.9	216	11.8
15:57:21	33-53-43.97	132-38-28.60	217.6	218	9.7
15:57:28	33-53-43.16	132-38-27.80	219.6	222	9.0
15:57:37	33-53-42.21	132-38-26.76	222.8	227	8.3
15:57:39	33-53-42.03	132-38-26.53	223.8	228	8.2
15:57:45	33-53-41.49	132-38-25.85	225.9	230	7.8
15:57:47	33-53-41.23	132-38-25.52	226.9	230	7.6
15:57:49	33-53-41.14	132-38-25.42	227.1	231	7.5
15:57:51	33-53-40.94	132-38-25.22	227.4	232	7.3
15:57:52	33-53-40.75	132-38-25.03	227.7	233	7.0
15:57:54	33-53-40.59	132-38-24.84	228.2	234	6.7
15:57:56	33-53-40.45	132-38-24.67	229.1	234	6.4
15:57:59	33-53-40.32	132-38-24.50	229.9	235	5.8
15:58:01	33-53-40.25	132-38-24.42	229.9	236	4.0
15:58:02	33-53-40.25	132-38-24.44	229.3	237	3.2
15:58:05	33-53-40.25	132-38-24.49	224	238	1.9
15:58:07	33-53-40.26	132-38-24.55	212.2	239	0.9
15:58:08	33-53-40.29	132-38-24.61	133.2	240	0.2

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から20m、船尾から30m、左舷から8m、右舷から3mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。