

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第54号
事故等種類	座洲
発生日時	平成26年2月3日 07時23分ごろ
発生場所	広島県尾道市百島北方沖 海老港西防波堤灯台から真方位133° 1,850m付近 (概位 北緯34° 22.92' 東経133° 16.56')
事故等調査の経過	平成26年3月10日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	旅客船 ニューびんご、28トン
船舶番号、船舶所有者等	131783、備後商船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、旅客18人を乗せ、霧で視程約500mとなった状況下、平成26年2月3日07時18分ごろ、百島北岸の棧橋（以下「百島棧橋」という。）を離棧し、東北東方対岸の広島県福山市にある棧橋（以下「福山棧橋」という。）に向け、約8ノットの速力で北北東進を始めた。</p> <p>船長は、操舵室右舷側に立って操船に当たり、0.5海里レンジとしたレーダーで右舷船首方約400mに船舶の映像を認め、霧が濃くなってきたので、機関長を船首部に配置して見張りに当たさせた。</p> <p>機関長は、左舷船首方に僚船の船体左舷側を視認し、操舵室に戻って僚船が船首方を通過した旨を報告した。</p> <p>船長は、機関長から報告を受け、左舷船首方の僚船を見ながら、右舵約20°を取って右転を始めたところ、07時23分ごろ、本船は、百島北東岸から北西方約100mの浅所に座洲した。</p> <p>船長は、旅客に負傷者がなく、浸水等がないことを確認した後、機関を半速力後進にかけて自力で離礁し、07時45分ごろ定刻より約20分遅れて福山棧橋に着棧し、海上保安庁に事故を通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約100～500m</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p> <p>日出時刻：07時03分ごろ</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.60m、船尾約0.65mであった。</p> <p>船長は、百島棧橋を離棧する前、運航管理者から僚船が福山棧橋を定刻より約20分遅れて百島棧橋に向かったとの連絡を受けていた。</p>

	<p>船長は、発航の可否を判断する条件である視程500m以下の状況ではないと判断し、定刻に百島棧橋を離棧した。</p> <p>船長は、通常、百島北東岸から約300～400m離れて航行していた。</p> <p>船長は、本インシデント後、百島北東岸を視認できなかったが、僚船に気を取られ、船位を確かめずに右に舵を取り過ぎたと思った。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧で視界制限状態となった百島北方沖において、福山棧橋に向けて右転する際、船長が、百島棧橋に向かう左舷船首方の僚船に注意を向け、船位を確認しなかったことから、百島北東岸沖の浅所に向けて右転し、同浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、霧で視界制限状態となった百島北方沖において、福山棧橋に向けて右転する際、船長が、百島棧橋に向かう左舷船首方の僚船に注意を向け、船位を確認しなかったため、百島北東岸沖の浅所に向けて右転し、同浅所に座洲したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本インシデント後、安全に関する会議を開催し、次の事項等の事故防止対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運航する船舶2隻のいずれかの船長が気象状況に不安を感じる場合には、両船共に欠航すること。 ・ 運航開始後に気象状況が悪化した場合には、僚船間で連絡を取り、気象状況が回復するまで共に待機すること。 <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"> ・ 航行中に視界が悪化した場合には、安全管理規程に基づく運航基準に従い、当直体制の強化及びレーダーの有効活用を図るとともに、状況に応じて基準航路の変更又は錨泊等の措置を採ること。