

船舶事故調査報告書

平成27年2月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年8月14日（水） 07時16分ごろ
発生場所	愛媛県松山市二神漁港 松山市沖の根ナシ礁灯標から真方位110° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.1′ 東経132° 32.2′）
事故調査の経過	平成25年8月14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	旅客フェリー じんわ、462トン 140322、中島汽船株式会社 49.53m×11.00m×3.70m、鋼 ディーゼル機関2基、1,912kW（合計）、平成18年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年7月3日 免状交付年月日 平成22年1月28日 免状有効期間満了日 平成27年7月2日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部に凹損、船首エプロン左舷側に破口 防波堤 西端部の一部が破損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、乗客32人を乗せ、車両6台を積載し、松山市津和地漁港から二神漁港に向け、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、松山市下二子島西方沖で霧による視界制限状態となり、二神漁港の南防波堤北方沖で視程が約100～200mとなった。 船長は、1.5Mレンジにした2号レーダーを見ながら二神漁港に入港することとし、本船が南防波堤北方沖で西向きの潮流に圧流されるのを考慮し、通常の変針場所より東方に進出した後、南防波堤西端の東方付近を目標にして南南西進した。 船長は、南防波堤西端約100mのところに至り、速力を約8knに減速したとき、1号レーダーで見張りを行っていた一等航海士から東方に寄り過ぎていると報告を受けたものの、霧の上方に見えていた松

	<p>山市二神島の米山をいつものように目標にして入航すれば南防波堤の西端を通過できると思い、同じ針路で入航を続けた。</p> <p>本船は、ランプゲートの先端にいた機関長が南防波堤に接近し過ぎているとマイクで報告した直後、平成25年8月14日07時16分ごろ、船首エプロン左舷側及び左舷船首部が南防波堤西端に衝突した。</p> <p>本船は、二神漁港に入港した後、運航に支障がなかったことから、継続して運航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況、写真2 南防波堤西端の損傷状況 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 ほとんどなし、視程 約100m</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 西流約0.5kn</p> <p>松山市地区には、霧に関する気象警報、注意報は、発表されていなかった。</p>
その他の事項	<p>本船は、松山市西中港、上怒和漁港、元怒和漁港、津和地漁港、二神漁港、神ノ浦漁港、釣島漁港及び松山港間を運航する定期旅客船であった。</p> <p>船舶所有者が定めた安全管理規程では、視程が500m以下になった場合、入港を中止し、適宜な海域での錨泊、抜港、臨時寄港、その他の適切な措置をとらなければならないと定められていた。</p> <p>船長は、視界が良好なとき、米山を目標にしながら二神漁港に入航していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、約0.5knの西向きの潮流があり、霧によって視程が約100mに制限された状況下、二神漁港に入港する際、船長が、霧の上方に見える米山をいつものように目標にしながら入航すれば南防波堤の西端を通過できるものと思い、目視のみで入航したことから、南防波堤西端に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、いつものように米山を目標にしていたことから、レーダーを用いて南防波堤西端の通過状況を確認しておらず、南防波堤西端に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、約0.5knの西向きの潮流があり、霧によって視程が約100mに制限された状況下、二神漁港に入港する際、船長が、霧の上方に見える米山をいつものように目標にしながら入航すれば南防波堤の西端を通過できるものと思い、目視のみで入航したため、南防波堤西端に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船舶所有者は、本事故後、乗組員等に対し、安全管理規程に定めら</p>

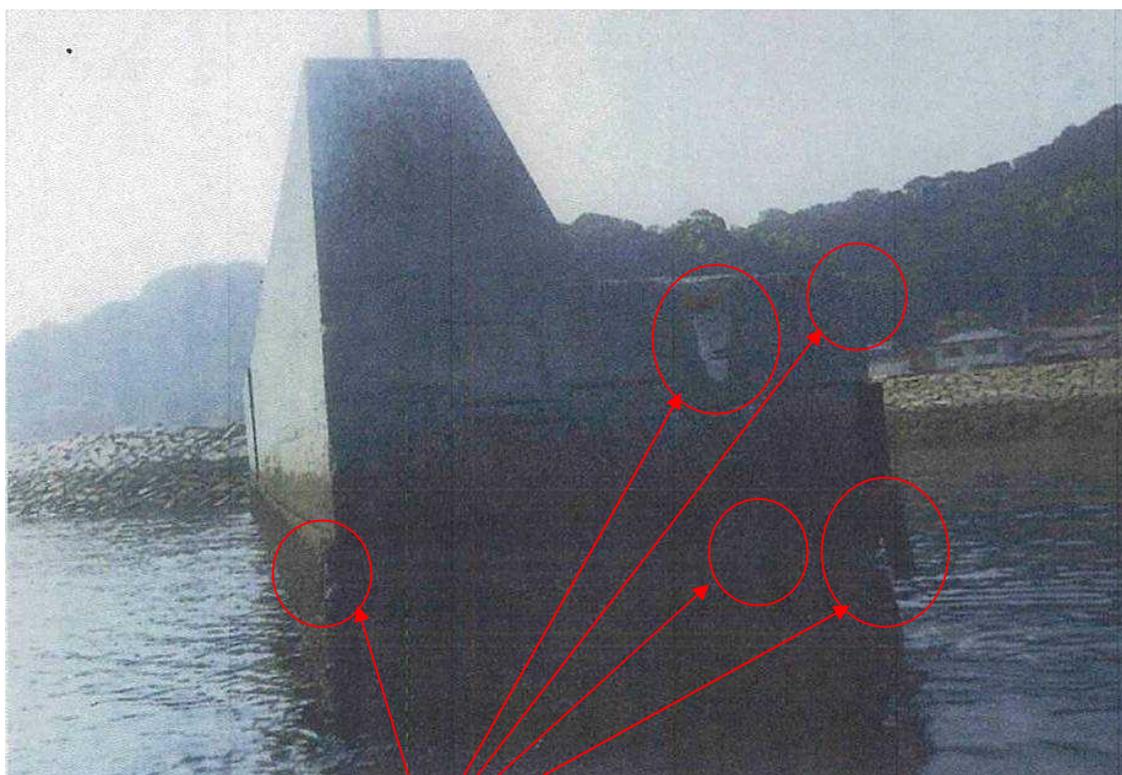
	<p>れた運航基準の遵守等についての安全教育を行った。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・霧によって視界が制限される場合には、安全管理規程に従って航行すること。・やむを得ず視界が著しく制限された状況下で航行する場合には、十分に減速するとともにレーダーを活用して船位を確認しながら航行すること。
--	---

写真1 本船の損傷状況



船首エプロン部の損傷 ランプゲート 左舷船首部の損傷

写真2 南防波堤西端の損傷状況



損傷箇所