

フェリーが港外の漁船群を避けたところ、浅瀬に乗り上げて車両甲板に浸水

概要：本船は、船長及び甲板手ほか 19 人が乗り組み、旅客 43 人を乗せ、A 港東方沖を東進中、浅瀬に乗り揚げた。

損傷：船体 右舷船底部に破口、凹損等 積載車両 濡損等

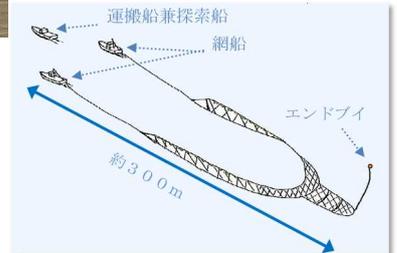
本船（フェリー）

総トン数：11,523 トン  
L × B × D：166.0m × 25.0m × 13.6m  
積載車両：188 台



本船

天気：晴れ 視界：良好  
風向：南南東 風速：約 5m/s



2 そうシラス船びき網漁船（バッチ）

11:20 ごろ

船長は、A 港バースに着岸中、レーダーで港外に多数の船舶の映像を認め、入港時に見たバッチの操業状況に変化がないことを確認した

11:56 ごろ

船長は、離岸後、A 港港界に差し掛かったところで前方に漁船群を認め、ふだん同様、漁船群の中を航行することとした

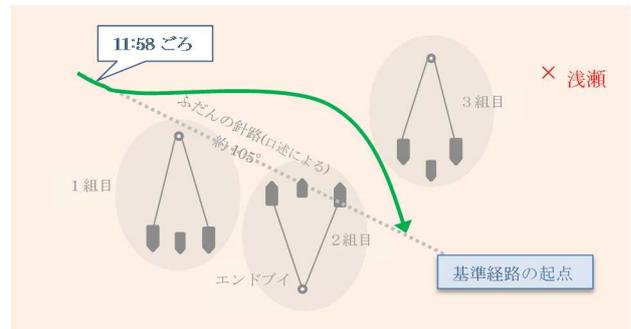
A 港東方沖は、船舶がふくそうする状況

船長は、昼食時間が近かったので、当直の三等航海士を食事に行かせ、甲板手と 2 人で船橋当直に当たった

船長は、これまで航海士がいない状態で漁船群を回避できていた

11:58 ごろ

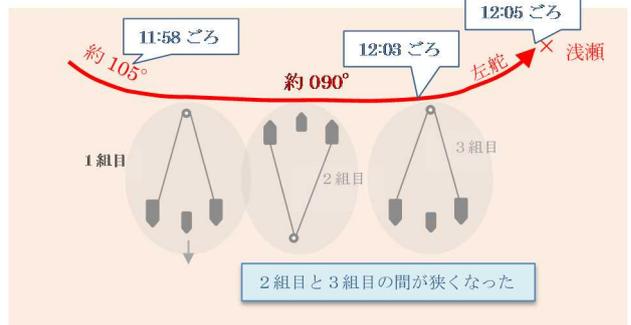
船長は、前路に 3 組のバッチを確認し、1 組目のバッチのエンドブイの後方を通過した後に 2 組目のバッチと 3 組目のバッチの間を航行しようとした



当初想定した航行経路（船長の口述）

11:59 ごろ

船長は、1 組目のバッチ後方を通過するために約 090°の針路とした後、2 組目と 3 組目のバッチとの間が狭くなったので、その間を航行することを断念した



その後の航行経路（船長の口述）

船長は、本船が 2 組目のバッチの前方を通過した後、3 組目のバッチに接近し、その東側にもバッチ等が存在していたので、3 組目のバッチを回避しようと思った

12:03 ごろ

船長は、左舵約 7°を取るよう指示し、双眼鏡で 3 組目のバッチのエンドブイ等の動向を確認することに注意を向けた

船長は、船位の確認を行っていなかったことから、浅瀬に向かって航行していることに気付かなかった

12:05 ごろ

本船は、船長が甲板手に舵を中央に戻すよう指示した直後、浅瀬に乗り揚げた

甲板手は、浅瀬に近づいていると思ったが、船位の確認については航海士の職務と思っていたので、知らせなかった

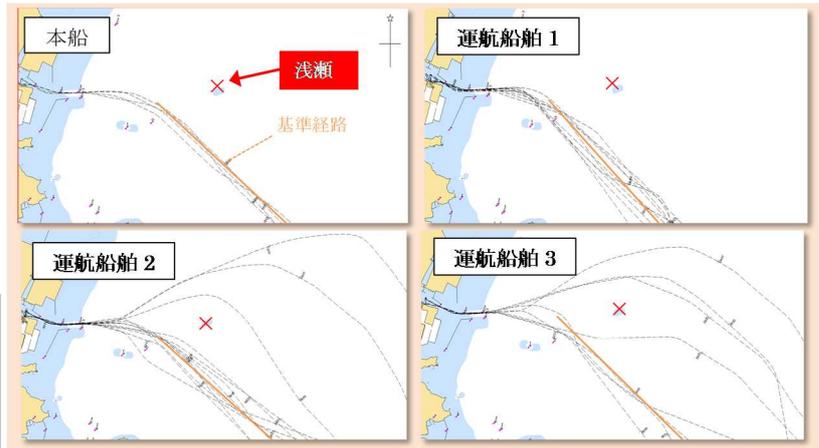
## 安全管理の状況

運航管理者は、運航船舶からA港沖のバッチの状況に応じて大きく迂回することがあるとの情報を得ていたが、この情報を各船で共有していなかった

運航管理者が、余裕をもって漁船群のいない方向に進路を向けることなどを周知していれば、船長が漁船群を迂回する等の必要な措置を講じた可能性がある

<安全管理マニュアルの記載>

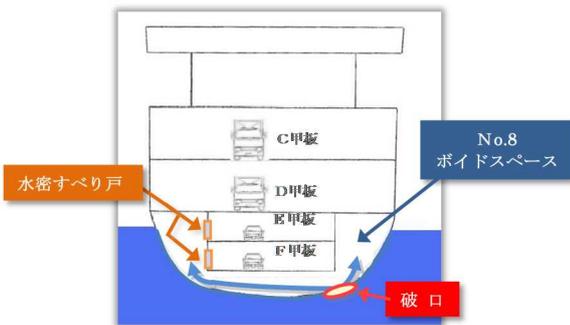
船舶のふくそうする海域を航行又は航行が予想されるとき、必要に応じて航海士や見張り員を増員すること



A港付近における本船ほか運航船舶3隻の航跡

船長が、船舶のふくそうしている海域において、三等航海士(当直)を降橋させ、一人で操船指揮、見張り等を行わなければならない状況になったことは、本事故の発生に関与した可能性がある

## 浸水の状況



海水の浸水経路

本船は、車両積載区画に通じる水密すべり戸2か所を閉鎖していなかったことから、船底の破口からNo.8ボイドスペースを経由してF甲板の車両積載区画に浸水し、乗用車が濡損した

安全統括管理者、運航管理者、船長及び甲板部乗組員は、水密すべり戸は緊急時に閉鎖するものと思っており、本船は、水密すべり戸2か所が常時開放されていた

船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）  
（水密の保持）

第3条の7 船長は、次に掲げるところにより、船舶の水密を保持するとともに、海員がこれを遵守するよう監督しなければならない。

一 甲板間における貨物倉を区画する水密隔壁に取り付けた水密戸及び甲板間における貨物倉を区画する甲板に取り付けたランプは、発航前に水密に閉じ、航行中は、これを開放しないこと。

## 再発防止に向けて（事故防止策）

- ・ 航海計器等を活用した船位の確認を徹底すること
- ・ 安全管理規程の船長指揮海域における規定及び安全管理マニュアルの船舶のふくそうする海域における要員配置に関する規定の実施を徹底すること
- ・ 出港前に水密区画の水密すべり戸を閉鎖すること
- ・ 旅客船事業者は、運航船舶の乗組員に対し、同型船の操船方法等を参考にふくそう状況に応じた安全な操船方法及び直前の避航操船にならないような避航方法を周知すること
- ・ 旅客船事業者は、運航船舶の乗組員に対し、実務におけるBRM<sup>(※5)</sup>の実施状況を評価し、必要に応じて船橋当直者相互の情報共有を図る等の指導をすること

※5 「BRM (Bridge Resource Management)」とは、船舶の安全運航のため、乗組員、設備、情報等、船橋（ブリッジ）において利用可能なあらゆる資源（リソース）を有効に活用（マネージメント）することをいう。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成27(2015)年9月17日公表）

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-10-1\\_2014tk0013.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-10-1_2014tk0013.pdf)