

船舶事故調査報告書

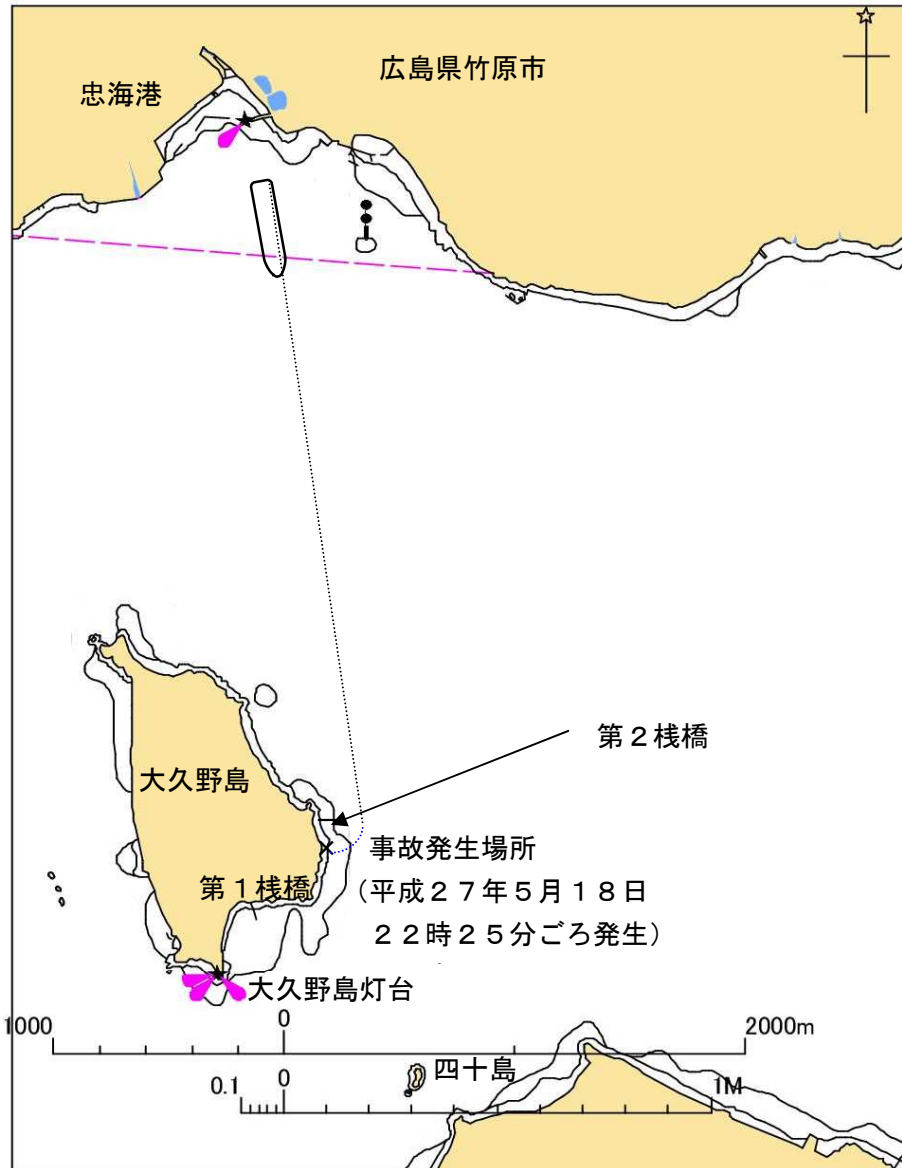
平成28年1月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年5月18日 22時25分ごろ
発生場所	広島県竹原市大久野島南東岸 大久野島灯台から真方位040° 710m付近 （概位 北緯34° 18.4′ 東経132° 59.9′）
事故の概要	旅客船ホワイト フリッパーは、南進中、乗り揚げた。 ホワイト フリッパーは、船底に亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月16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	旅客船 ホワイト フリッパー、19トン 290-38905 広島、一般財団法人休暇村協会 16.55m×4.18m×1.24m、FRP ディーゼル機関2基、426.60kW（合計）、平成3年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 70歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和63年7月8日 免許証交付日 平成25年6月6日 （平成30年7月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期 月没時刻：19時07分
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、船首約0.6m及び船尾約1.6mの喫水で、平成27年5月18日22時10分ごろ大久野島南岸の第1棧橋（以下「第1棧橋」という。）に向けて竹原市忠海港 ^{ただのうみ} を出港した。 船長は、舵輪の後方に立ち、約12ノットの対地速力で、愛媛県今治市四十島の島影 ^{しじゅう} を船首目標とし、右舷船首方に大久野島を見ながら手動操舵により南進した。 船長は、大久野島南東岸の第2棧橋（以下「第2棧橋」という。）

	<p>を右舷方約50mに見て通過した時、0.75海里レンジとしたレーダーの感度等の調整を行うことを思い付き、同調整を始めた。</p> <p>本船は、船長がレーダーの調整をしていたところ、22時25分ごろ、第2棧橋南方の大久野島南東岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を後進に入れて自力で離礁し、第2棧橋に着けた後、船舶所有者担当者に本事故の発生を報告した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図1、付図2 事故発生経過概略図2 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、大久野島の休暇村で働く職員を忠海港に送るため、21時50分ごろ第2棧橋を出発し、22時05分ごろ忠海港に入港した。</p> <p>本船には、GPSプロッターが備えられていなかったが、操縦席前方にマグネットコンパスが備えられていた。</p> <p>船長は、操縦席左前方にあるレーダーの調整を行うため、舵輪後方に立ち、前かがみの姿勢になって左手で舵輪を握り、レーダー画面を見ながら右手でレーダーの感度調整つまみ等を操作していた。</p> <p>船長がレーダーの調整を始めた時、周囲に他船はいなかった。</p> <p>船長は、着棧中にレーダーの感度調整等を行うと陸地の映像が多くて調整が難しくなるので、航行中に感度調整等を行うことにした。</p> <p>レーダー画面は、本事故発生前、感度調整がうまくできず、ほとんど全面黄色の表示になっていた。</p> <p>第1棧橋と第2棧橋には外灯が設置されていたが、本事故発生現場付近の陸岸は、民家等の明かりがなく、本事故当時、真っ暗な状況であった。</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>なし</p> <p>本船は、大久野島南東方沖を南進中、船長が、レーダーの感度調整等を行って進行方向を確認していなかったことから、同島南東岸の岩場に向かう態勢となっていることに気付かず、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、着棧中にレーダーの感度調整等を行うと陸地の映像が画面に入って調整が難しくなるので、航行中にレーダーの感度調整等を行うことにしたものと考えられる。</p> <p>本船の右舵が取られたのは、船長が、操縦席左前方にあるレーダーの調整を行うため、操縦席に腰を掛け、前かがみの姿勢になって左手で舵輪を握り、レーダー画面を見ながら右手でレーダーの感度調整つまみ等を操作中、無意識のうちに転舵させた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、大久野島南東方沖を南進中、船長が、レ</p>

	<p>—ダーの感度調整等を行って、進行方向を確認していなかったため、同島南東岸の岩場に向かう態勢となっていることに気付かず、同岩場に乗り揚げ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、本事故発生後、事故防止の検討を行い、休暇村から忠海港への職員を送る業務を取りやめた。</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">・ 航行中は操船に専念すること。

付図1 事故発生経過概略図1



付図2 事故発生経過概略図2

