

# 船舶事故調査報告書

令和元年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年10月30日 18時52分ごろ
発生場所	香川県直島町直島港内 直島港本村防波堤灯台から真方位338°410m付近 (概位 北緯34°27.8' 東経133°59.9')
事故の概要	旅客船CYCLESHP Lazuliは、離岸中、浅所に乗り揚げた。 CYCLESHP Lazuli は、両舷プロペラ翼に曲損及び欠損を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月31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 CYCLESHP Lazuli、19トン 292-52218 広島、株式会社瀬戸内チャーター、株式会社瀬戸内クルージング（運航会社、A社） 17.75m×5.81m×1.70m、軽合金 ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成30年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 75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52年6月21日 免許証交付日 平成30年6月7日 (令和5年6月6日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ翼に曲損及び欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：17時13分ごろ 常用薄明終了時刻：17時39分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客20人及びA社の社長を乗せ、チャーター船として瀬戸内海の島々を周遊中、平成30年10月30日18時50分ごろ船長が操船に当たり、香川県高松市高松港に向けて直島港内の本村1号物揚場の岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離れた。 船長は、離岸時、左舷機を極微速力前進、右舷機を極微速力後進と

	<p>して右回頭したとき、前方の南防波堤に設置された街灯が目に入って視野が暗くなったので、探照灯を点灯したところ、電気系統の異常を示す警報音を聞いた。</p> <p>本船は、船長が両舷主機操縦レバーを中立に入れる操作をして、警報音の原因を調べる目的で操縦盤の右下にある配電盤を屈んで見ていたところ、探照灯が点滅して不安定となっていることに気付いて同灯を消灯すると警報音が止まった。</p> <p>本船は、船長が、操船に戻ったところ、甲板員から島が見えるとの声を聞き、船尾からゴトンと音がしたので、左舵一杯としたが、18時52分ごろ本件岸壁北方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機の前後進を繰り返したところ、プロペラから異音が聞こえたので、主機を停止した。</p> <p>本船は、船長が、浸水がないことを確認したのち、A社の社長が海上保安庁に通報し、本船の旅客は付近の船舶により直島に移送され、本船は満潮を待って、引船によりえい航されて離礁し、31日03時25分ごろ直島港内の本件岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.6mであった。</p> <p>船長は、直島港に入港したのは初めてであったが、昼間は目視で無難に入港できたので、出港時には、周囲は暗くなっていたものの、入港時と逆方向に進めばよいので、周囲を見ていれば、目視で無難に航行できると思っていた。</p> <p>船長は、両舷主機操縦レバーが微速力前進に入っており、本船が約5～6ノットの対地速力で北進していたことを本事故後に知った。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッター及びレーダーを起動させ、レーダーを約0.25海里(M)レンジとして表示させていたが、警報の原因を調べることに意識を向けていてそれらを見ていなかった。</p> <p>甲板員は、係留索を離す作業を行った後、船橋内に入ったが、島が見えるまでは、本船が浅所に向かって航行していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、電源の容量が不足していたので、探照灯を点灯したときに、電圧が過負荷となり、警報が鳴ったことが本事故後に判明した。</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、本件岸壁を離岸中、船長が、両舷主機のクラッチレバーを中立にする操作を行ったつもりであったものの微速力前進となったまま配電盤の点検を行っていたことから、微速力前進で北進していることに気付かず、本件岸壁北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>船長は、警報音の原因を調べることに意識を向けていたことから、両舷主機操縦レバーの位置が微速力前進の位置になって本船が北進していることに気付いていなかったものと考えられる</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が本件岸壁を離岸中、船長が、両舷主機のクラッチレバーを中立にする操作を行ったつもりであったものの微速力前進となったまま配電盤の点検を行っていたため、微速力前進で北進していることに気付かず、本件岸壁北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、主機操縦レバーを操作する際、同レバーの位置を目視で確実に確認すること。</li> <li>・ 船長は、初めて入港した港を夜間に出港する際は、甲板員にGPSプロッターやレーダーを監視させるなどして、当直体制を強化すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

