

船舶事故調査報告書

令和2年11月4日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年3月28日 20時43分ごろ
発生場所	広島県大崎 ^{かみ} 上島町船島北方沖 鯉崎 ^{めぼるさき} 港盛谷 ^{さかりだに} 3号防波堤灯台から真方位320°800m付近 (概位 北緯34°16.7′ 東経132°54.6′)
事故の概要	旅客船ちぎりは、左舵を取って南東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和2年5月13日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客船 ちぎり、19トン
船舶番号、船舶所有者等	273-13455 広島、東邦亜鉛株式会社（船舶所有者）、契島 運輸株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	推進器翼に切損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視程 約600m 海象：波向 北東、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、旅客5人を乗せ、船長が操船に当たり、視程が約600mの状況下、レーダー及びGPSプロッターを0.75海里（M）レンジで表示させ、針路を船島に向け約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進した。</p> <p>本船は、船長が、次の船首目標である鯉崎港盛谷3号防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）をレーダーで確認しており、目視できないものの左舵を取って本船を本件灯台に向けたところ、船底に大きな衝撃音がした。</p> <p>本船は、船長が、直ちに主機を中立運転として旅客に異常がないことを確認し、機関長を機関室に向かわせたところ異常ないとの報告を受けた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.6mであった。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターのレンジを調整せず見張りを行い、同じ速力で船島に向け航行し、浅所に乗り揚げたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件灯台に向ける目的で左舵を取る時機が遅く、ふだんの航路より船島に近寄っていたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、大崎上島町契島港と大崎上島町白水港間を年間約250回航行した経験を有していた。</p>
分析	本船は、南西進中、視程が約600mで本件灯台が視認できない状

	<p>況下、船長が、レーダー及びGPSプロッターを0.75Mレンジとして約10knの速力で航行したことから、左舵を取る時機が遅れて船島に近づいていることに気付かず、次の船首目標である本件灯台に向け左舵を取ったところ、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、南西進中、視程が約600mで本件灯台が視認できない状況下、船長が、レーダー及びGPSプロッターを0.75Mレンジとして約10knの速力で航行したため、左舵を取る時機が遅れて船島に近付いていることに気付かず、次の船首目標である本件灯台に向け左舵を取ったところ、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船長は、視界が制限されている状態ではレーダー等を適切なレンジに調整するとともに、船位を確認して見張りを行うこと。 ・ 船長は、視界が制限されている状態では安全な速力で航行すること。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。