

## 船舶事故調査報告書

令和3年11月24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	令和2年10月21日 08時10分ごろ
発生場所	香川県直島町京ノ上 <small>なおしま きょうのじょうろう</small> 藪島北方沖 京ノ上藪島灯台から真方位346° 910m付近 （概位 北緯34° 29.8′ 東経133° 58.9′）
事故の概要	交通船あさかぜは、西北西進中、洗岩に乗り揚げた。 あさかぜは、プロペラ等の曲損を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月11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。
<b>事実情報</b> 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	交通船 あさかぜ、5トン未満 281-38786香川、香川県香川郡直島町 11.40m×3.18m×0.98m、FRP ディーゼル機関、331kW、平成14年2月
乗組員等に関する情報	船長 71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49年10月25日 免許証交付日 令和元年5月20日 （令和6年6月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ、プロペラ軸及び舵軸に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1.8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮期、潮高 約32cm（宇野）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を香川県直島町屏風島 <small>びょうぶ</small> に送る目的で、令和2年10月21日07時50分ごろ、同島に向け香川県直島港の係留場所を出航した。 船長は、出航前に同乗者から直島町家島 <small>いえ</small> （通称：えじま）、直島町局島 <small>つぼね</small> 、京ノ上藪島の東方（以下「東方経路」という。）を經由して航行してほしいとの申し出があり、同経路を航行することとした。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、同乗者を左舷側の座席に腰を掛けさせ、GPSプロッターを起動し、約20ノットの対地速力で、手動操舵により航行していた。

	<p>船長は、京ノ上蔭島の北東方沖で本船の針路を着棧予定地である屏風島南東岸の棧橋に向けて北北西進を開始して間もなく、08時10分ごろ、ナベ石と称する洗岩（以下「本件岩」という。）に乗り揚げて通過した。</p> <p>船長は、直島町役場（以下「町役場」という。）に本事故の報告を行った。</p> <p>本船は、町役場が依頼した屏風島の住民の船により同島の棧橋までえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1～3参照）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.50m、船尾約1.20mであった。</p> <p>本船は、町所有の交通船であり、救急患者の輸送、直島以外の離島住民の送迎等の直島町長が必要と認めた場合に使用されていた。</p> <p>船長は、本船の船長として約11年の乗船経験があり、主に月の後半に本船の管理及び運航を行っていた。</p> <p>船長は、以前に約3回支障なく東方経路を航行したことを思い出し、本事故時も同様に航行できるものと思っていた。</p> <p>同乗者は、町役場より有害鳥獣駆除を委託されており、家島、局島、京ノ上蔭島の東岸のイノシシの生息状況について、確認をしようと思い、東方経路の航行を依頼した。</p> <p>船長は、京ノ上蔭島北方に暗礁があることを聞いたことがあったが、海図等で水路調査を行ったことがなく、本件岩の正確な場所を把握しておらず、漠然と京ノ上蔭島北方の陸岸寄りにあるものと思っており、同島を離して航行すれば安全に通過できると思っていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターで浅所を確認しながら航行する習慣がなく、また、画面に表示された+のマークが暗岩を示していることを知らなかった。</p> <p>船長は、本船船室内の客席下格納庫に備えられていた紙海図を見たことがあったが、詳細に暗岩等の位置を確認したことはなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、京ノ上蔭島北方沖を航行中、船長が、過去に東方経路を目視で支障なく航行できたことを思い出し、同島を離して航行すれば安全に通過できると思い、目視のみで針路を屏風島南東岸の棧橋に向けて航行したことから、本件岩上を通過することとなり、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が京ノ上蔭島北方沖を航行中、船長が、過去に東方経路を目視で支障なく航行できたことを思い出し、同島を離して航行すれば安全に通過できると思い、目視のみで針路を屏風島南東岸の棧</p>

	<p>橋に向けて航行したため、本件岩上を通過することとなり、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>町役場は、本事故後、次のとおり改善策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸局の指摘・指導のもと、運航管理者及び船長は、安全管理規程を遵守した運航を行うことを再度認識し、その内容について不足している部分については改善することとした。</li> <li>・船長に対し、基準航路を遵守し、運航管理者への連絡なしに航路を変更しないよう指示した。</li> <li>・事故処理に関する訓練を年に1回以上行うこととした。</li> </ul> <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"> <li>・船長は、通航経験が少ない海域を通航する場合には、事前に海図等により水路調査を行うとともに、航行中は、GPSプロッターを活用して、浅所等の確認を適切に行いながら航行すること。</li> <li>・船長は、運航区域の最新の紙海図を整備するよう運航管理者に依頼し、同区域内に存在する航行に支障となる浅所等の位置を把握しておくこと。</li> <li>・運航管理者は、船長に対して、航行経路を指示するとともに、航行経路の変更等は行わないよう明確に指示すること。</li> <li>・船長及び運航管理者は、事故発生後、速やかに海上保安庁及び運輸局に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

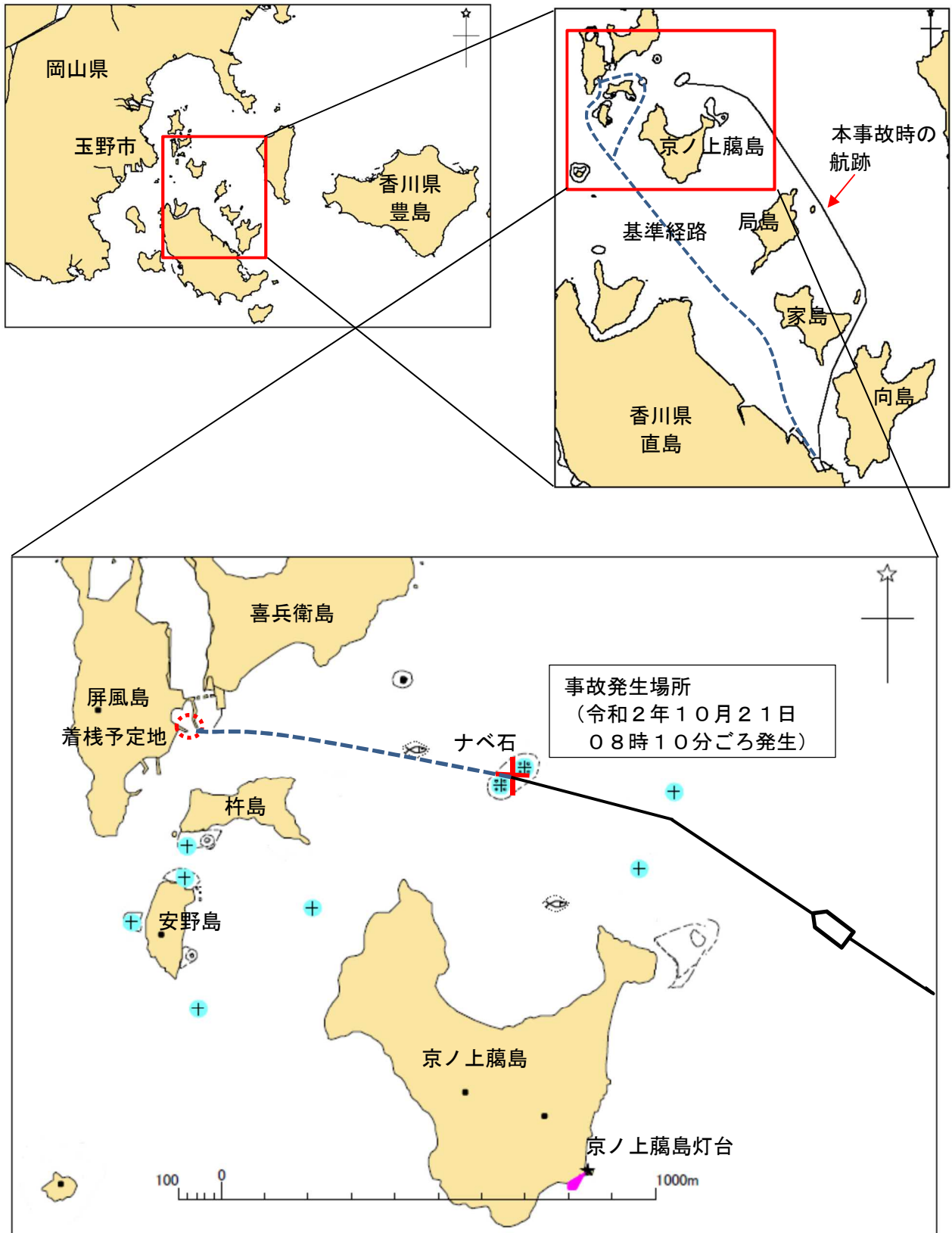


写真1 本船



写真2 本船の船橋内



写真3 本船のGPSプロッターの画面抜粋

