

船舶事故調査報告書

令和3年1月27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4月27日 16時15分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区（ ^{にの} 似島西岸沖） 広島港 ^{やじた} 似島家下防波堤北灯台から真方位223° 1,290m付近 （概位 北緯34° 18.4′ 東経132° 25.3′）
事故の概要	監督船メロスは、北東進中、潜堤に乗り揚げた。 メロスは、両舷アウトドライブに欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、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	監督船 メロス、7.3トン 270-38825 広島、広島県 9.27m (Lr) × 3.16m × 1.70m、FRP ディーゼル機関2基、382kW（合計）、平成5年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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 平成8年2月26日 免許証交付日 平成28年1月15日 （令和3年2月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷アウトドライブに欠損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約4.4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約80cm（広島）
事故の経過	広島県は、平成30年4月から民間会社（以下「A社」という。）に本船の運航を委託していた。 本船は、A社社員である船長が1人で乗り組み、広島県の職員2人を乗せ、広島県江田島市の港湾施設等の現場確認の目的で、広島港第1区の係留場所を出航し、似島東岸沖を經由して江田島市中町港に到着し、現場確認を終えて令和2年4月27日16時00分ごろ帰途についた。 本船は、GPSプロッターを2海里（M）レンジとして起動し、船

	<p>長が、操舵室の右舷側にある操縦席に腰を掛け、県職員2人を後部座席に腰を掛けさせ、約8～10ノットの対地速力で、手動操舵により航行していた。</p> <p>県職員は、本船が似島南方沖に至った頃、船長に似島西地区で行っている護岸工事の現場を海から確認したいと申し出た。</p> <p>船長は、県職員が似島西岸の護岸を確認したいとの申し出と思い、同島西岸沖を経由することとした。</p> <p>船長は、似島南西岸に近づけて航行し、次に同島北西岸西方沖に向け、北東進を開始して間もなく、16時15分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>本船は、潜堤（以下「本件潜堤」という。）を乗り越えて停船し、船長が、0.5Mレンジの詳細表示に切り替えたGPSプロッターの画面を見て、本件潜堤に乗り揚げたことを知り、アウトドライブをチルトアップして損傷状況を確認した後、片舷の主機を使用して広島市似島港に向かった。</p> <p>船長は、県職員2人を下船させた後、A社の担当者及びマリナーに本事故発生の連絡をするとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>県職員は、所属の事務所に本事故発生の連絡を行った。</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0.15m、船尾約1.50mであった。</p> <p>船長は、平成29年ごろA社に入社し、ほぼ毎日現場確認等の目的で、県職員を乗せて広島湾内の現場まで運んでいた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を数回通航した経験があったが、事前に海図等で本件潜堤付近の水路調査を行ったことがなく、本件潜堤の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、似島西岸沖を経由することとした際、本船に備え付けられていた海図W1112Aを用いるかGPSプロッターを0.5Mレンジの詳細表示として航行する海域の水路調査を行っておけば良かったと本事故後に思った。</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、似島西岸沖を北東進中、船長が、同島南西岸に近づけた後、本件潜堤の存在を知らずに同島北西岸西方沖に向けて航行したことから、本件潜堤上を通過することとなり、本件潜堤に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、県職員から似島西地区で行っている護岸工事の現場を海から確認したいとの申し出があった際、似島西岸の護岸を確認したいとの申し出と思ったことから、似島南西岸に近づけたものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>船長は、航行経験の少ない似島西岸沖を経由することとした際、海図で航行する海域の水路調査を行わなかったこと、及びGPSプロッターを0.5Mレンジの詳細表示に切り替えなかったことから、本件潜堤の存在を把握することができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、似島西岸沖を北東進中、船長が、同島南西岸に近づけた後、本件潜堤の存在を知らずに同島北西岸西方沖に向けて航行したため、本件潜堤上を通過することとなり、本件潜堤に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>県職員所属の事務所は、本事故後、次のとおり改善策を講じた。</p> <p>1 事故直後の注意喚起について</p> <p>職員に対し、公用船を利用する際の留意事項として、次のとおり注意喚起を行った。</p> <p>(1) 公用船を利用する際は、利用前日までに「運航指示書」で運航業務受託者（現場代理人）に指示を行うこと。</p> <p>(2) 運航指示後の目的地や運航経路の変更等は行わないこと。</p> <p>(3) やむを得ず目的地や運航経路の変更等が必要となった場合は、総務課に連絡し、指示を受けること。</p> <p>(4) 運航の可否や運航ルートを選定は、船長の判断に任せること。</p> <p>2 事故防止の徹底を図るための取り組みについて</p> <p>さらに事故防止の徹底を図るため、公用船の運航に関する留意事項等を「事務所公用船使用の取り扱い」として定め、職員への周知を行った。</p> <p>受託者に対しても、運航管理業務契約に次の事項を明記し、受託者と協力しながら適正な公用船の運航及び利用を行っていくこととした。</p> <p>(1) 受託者が安全な運航ルートの検討を行うための十分な時間を確保できるよう、受託者に対し、利用前日の午前中までに運航指示を行う。</p> <p>(2) 運航指示を行った後、受託者から事前に、運航ルートの安全性及び運航の可否について報告させる。</p> <p>また、公用船に装備しているレーダーが古くなっているため、令和2年7月末に更新した。</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"> ・船長は、通航経験が少ない海域を通航する場合、事前に海図等により水路調査を行うとともにGPSプロッターのレンジを適切な表示として航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

