

船舶事故調査報告書

令和3年8月25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

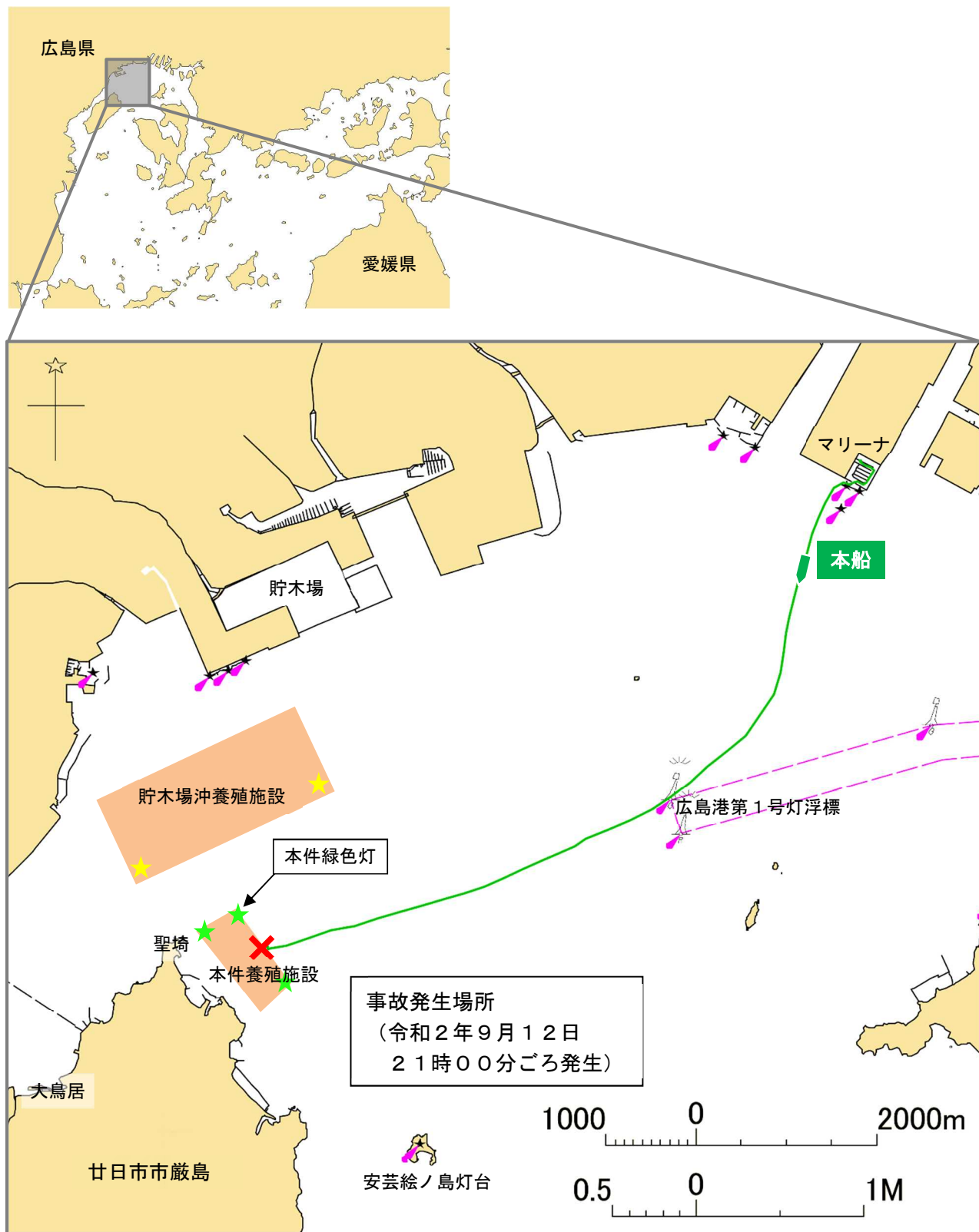
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚（かき筏）
発生日時	令和2年9月12日 21時00分ごろ
発生場所	広島県廿日市市 巖島北東方沖 安芸絵ノ島灯台から真方位323° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 18.6′ 東経132° 20.6′）
事故の概要	プレジャーボート ^{バイキング} VIKING56は、西南西進中、かき筏に乗り揚げた。 VIKING56は、左舷ブラケット等に曲損を生じ、また、かき筏は、竹材に切損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月14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	プレジャーボート VIKING56、35トン 140378、株式会社西井製作所 17.57m×5.40m×2.52m、FRP ディーゼル機関2基、2,280kW（合計）、平成18年
乗組員等に関する情報	船長 48歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年5月24日 免許証交付日 平成28年5月24日 （令和3年5月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷ブラケット、左舷プロペラシャフト及び両舷プロペラ翼に曲損 かき筏 竹材に切損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人8人を乗せ、巖島神社の大島居の夜景鑑賞の目的で、令和2年9月12日20時20分ごろ広島県広島市所在のマリーナを出航した。 本船は、GPSプロッター、0.5Mレンジで感度を自動調節としたレーダー及びGPSプロッター表示とした魚群探知機を起動し、船

	<p>長が操舵スタンドの前に立って操船に当たり、約11ノットの対地速力で手動操舵により航行していた。</p> <p>船長は、廿日市市所在の貯木場南方沖に設置されたかき養殖施設（以下「貯木場沖養殖施設」という。）を避ける目的で、船首を広島港第1号灯浮標に向けて南南西進させ、同灯浮標の北方沖を通過させた後、厳島北東岸に向く針路として西南西進させた。</p> <p>船長は、目視で右舷船首方に緑色灯（以下「本件緑色灯」という。）を認め、貯木場沖養殖施設の南西端に設置されている灯火と思った。</p> <p>船長は、本件緑色灯の南方沖を通過した後、厳島^{ひじり}聖崎の北方沖に向けて右転するつもりで西南西進を続けていたところ、21時00分ごろ本船が厳島北東方沖に設置されたかき養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）のかき筏に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、マリーナに本事故発生連絡を行った後、海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>本船は、14日業者によりえい航されて本件養殖施設から引き出された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録（抜粋）、写真1 本船、写真2 乗り揚げた本船の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首及び船尾共に約1.6mであった。</p> <p>船長は、本事故後、本件緑色灯が本件養殖施設北東端に設置されたものであることを知った。</p> <p>船長は、これまでに厳島神社の大鳥居まで航行した経験が数回あり、貯木場沖養殖施設の存在を知っていたが、その正確な場所やその他のかき養殖施設の設置状況は知らなかった。</p> <p>船長は、レーダーの感度設定について、ふだんの操船時に最も具合が良いと感じていた自動調節のままとしており、かき養殖施設の映像が明確に表示されなかったが、本事故後、レーダーの感度を手動で調節したところ、かき養殖施設の映像が明確に表示されることを知った。</p> <p>本船のGPSプロッターには、かき養殖施設の設置場所は表示されなかった。</p> <p>船長は、魚群探知機がGPSプロッターと比較して旧式であったので、GPSプロッターの表示機能を有する同探知機の画面を見ていなかったが、本事故後、同探知機にかき養殖施設の設置場所が表示されることを知った。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、巖島北東方沖を西南西進中、船長が、本件養殖施設北東端に設置された本件緑色灯を目視で認めた際、貯木場沖養殖施設南西端に設置された灯火と思い、本件緑色灯の南方沖を通過しようとして西南西進を続けていたことから、本件養殖施設に向かうこととなり、かき筏に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、レーダー及びGPSプロッターを表示させていたものの、本件養殖施設北東端に設置された本件緑色灯を目視で認めた際、貯木場沖養殖施設南西端に設置された灯火と思ったものと考えられる。</p> <p>(1) レーダーの感度をかき養殖施設の映像が明確に表示されない自動調節としていたこと。</p> <p>(2) 魚群探知機のGPSプロッター画面にかき養殖施設の設置場所が表示されていたものの、同施設が表示されない新型のGPSプロッターの画面を見ていたこと。</p> <p>(3) 貯木場沖養殖施設の正確な場所やその他のかき養殖施設の設置状況を知らなかったこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が巖島北東方沖を西南西進中、船長が、本件養殖施設北東端に設置された本件緑色灯を目視で認めた際、貯木場沖養殖施設南西端に設置された灯火と思い、本件緑色灯の南方沖を通過しようとして西南西進を続けていたため、本件養殖施設に向かうこととなり、かき筏に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、夜間、養殖施設等の障害物のある海域を航行する場合、自船の航海計器の性能等を熟知するとともにレーダーの感度を手動で調整するなど適切な設定を行い、同計器を有効に活用すること。 ・ 船長は、航行予定海域について、プレジャーボート・小型船用港湾案内、ヨット・モーターボート用参考図、海面漁業権連絡図等により事前に水路調査を行い、養殖施設等の設置状況を把握しておくこと。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録（抜粋）

船位※	
北緯 (° -′)	東経 (° -′)
34-21.3719	132-24.7095
34-21.1967	132-24.5979
34-21.0017	132-24.5215
34-20.8034	132-24.4544
34-20.6021	132-24.3893
34-20.3910	132-24.3472
34-20.1424	132-24.2756
34-19.8959	132-24.0717
34-19.7126	132-23.8029
34-19.5274	132-23.5411
34-19.3842	132-23.2421
34-19.2736	132-22.9247
34-19.1881	132-22.7328
34-19.0911	132-22.4704
34-18.9905	132-22.1948
34-18.9157	132-21.9123
34-18.8393	132-21.5875
34-18.7540	132-21.2604
34-18.6833	132-20.9338
34-18.6208	132-20.6387

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 本船



写真2 乗り揚げた本船の状況

