

## 船舶インシデント調査報告書

令和2年7月15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

インシデント種類	座洲
発生日時	令和2年2月13日 08時33分ごろ
発生場所	広島県廿日市市 <sup>はつかいち</sup> 巖島 <sup>いつく</sup> 大鳥居北方沖 亀石灯標から真方位074° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 18.0′ 東経132° 19.0′）
インシデントの概要	旅客船兼自動車渡船ななうら丸は、緩やかに左転しながら航行中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和2年2月17日、本インシデント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	旅客船兼自動車渡船 ななうら丸、268トン 142703、JR西日本宮島フェリー株式会社（A社） 38.15m×10.00m×3.87m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成28年6月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成17年6月1日 免状交付年月日 平成29年5月2日 免状有効期間満了日 令和2年5月31日
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 霧、風向 東、風速 約1m/s、視程 約400m 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約114cm（広島） 広島県廿日市市には、2月13日08時02分に濃霧注意報が発表され、本インシデント当時も継続中であった。
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長が乗り組み、旅客79人を乗せ、車両4台を積載し、視程が1,000m以上あったので、基準航路の下り通常便として令和2年2月13日08時25分ごろ廿日市市宮島棧橋に向け、同市宮島口棧橋を発航した。 本船は、船長が、本船の周囲が晴れて視界が良かったものの、宮島棧橋が霧の中に入っていて、上り便の船体が視認できなくなり、ふだんよりも上り便と行き会う際の通過距離を大きく取ろうと思い、約7

ノットの対地速力で、手動操舵により南南東進した。

機関長は、船首方の霧の状況が気になったので、本船がかき筏の東端ブイに並ぶ少し手前で昇橋し、船長にレーダーを起動するよう進言した。

船長は、GPS情報が重畳表示されるレーダー（以下「本件レーダー」という。）を0.75Mレンジのヘッドアップとして起動し、操舵室中央部の操舵スタンドの前に置かれた椅子に腰を掛けて操船に当たり、機関長を同室右舷側の機関管理モニタの前で目視による見張りに当たさせた。

本船は、船長が、霧堤<sup>\*1</sup>の中から現れた上り便を左舷対左舷で通過し終えて左転し、霧堤の中に入って視程が数十メートルとなったが、霧堤の中を通過し終わると霧が晴れてきて、宮島の景色が見え始めるだろうと思いながら南東進した。（図1参照）



図1 本船から見た上り便の様子（イメージ）

船長は、ふだんは転針目標である厳島神社の大鳥居とその後方にあるイチョウの木が重なる線上で左転を開始していたが、その目標物が霧と逆光の影響で確認できなかったものの、霧が晴れ始めたので、小角度の転舵を繰り返しながら左転しているうちに船首目標である建物（以下「本件建物」という。）が見えてくるだろうと思った。

本船は、緩やかに左転しながら航行を続け、船長が、機関長から右舷船首方に大鳥居が見えるとの報告を受け、左舵15°を取ったものの、08時33分ごろ浅所に座洲した。（図2参照）

\*1「霧堤」とは、自分がいる場所は晴れて視界が良いのに、少し離れた海面上には霧が堤（または低い壁）のように立ち込めている状態をいう。

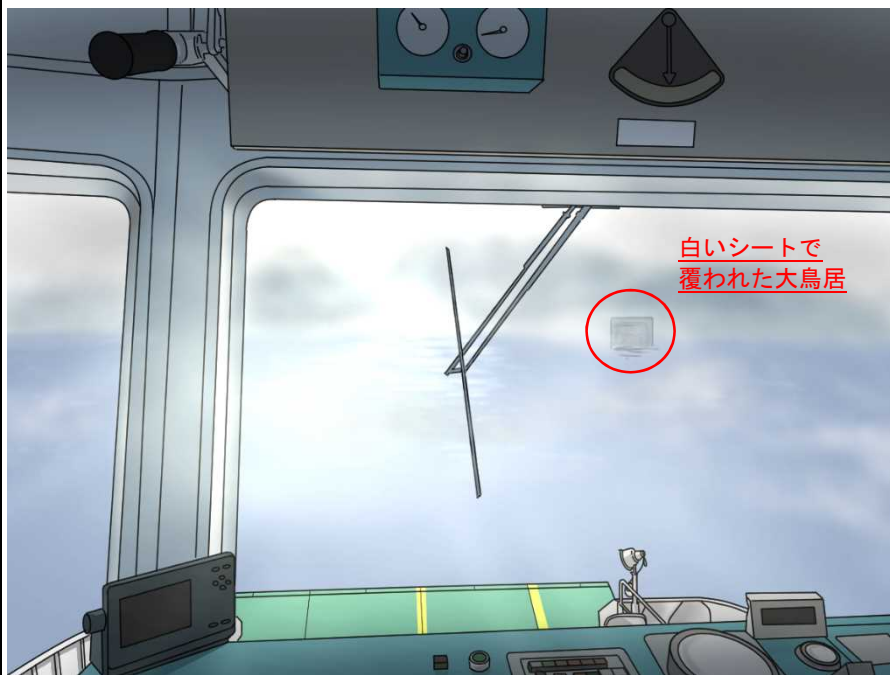


図2 霧堤の中を航行中の本船から見た大鳥居の様子（イメージ）

船長は、主機を中立運転とした後、すぐに後進運転として離礁を試みたが離礁できなかったため、08時36分ごろA社担当者に本インシデントの発生を報告した。

A社担当者は、08時41分ごろ海上保安庁に本インシデントの発生を通報した。

船長及び機関長は、船長が旅客にけががないことを確認し、機関長が、機関室等に赴き、船体の損傷の有無を確認した後、船長に損傷等がないことを報告した。

本船は、船長が、08時47分ごろ再度、主機を後進運転としたところ離礁したので、宮島棧橋に向かった。

（付図1 インシデント発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首尾共約2.64mであった。

船長及びA社運航管理者は、ラジオ等で、05時、11時及び15時の天気予報を確認していたが、本インシデント時、濃霧注意報が発表されていることを知らなかった。

A社運航管理者は、新人船長に対し、入社後約6か月間の研修を受けさせ、夜間及び視界が悪い時にはレーダーを活用した見張りを行うよう指導していた。

船長は、平成30年2月にA社に入社し、約6か月間の研修を受けた後、A社の旅客船の船長職を執っていた。

船長は、これまでに霧堤の中を航行した経験がなく、霧などで視界が制限された際、レーダーを使用して船位を確認するように指導を受けていたものの、本インシデント当時、霧が晴れ始めたので、本件建物を探すことに意識を向けていて、本件レーダーを使わず、できるだ

	<p>け目視で航行しようとしたと本インシデント後に思った。</p> <p>08時25分発の上り便の船長は、発航時の視程が1,000m以上あり、宮島口棧橋を視認していた。</p> <p>本件レーダーには、避険線及び基準航路線の設定がされていなかった。</p> <p>大鳥居は、令和元年6月17日から大規模な保存修理工事が行われており、本インシデント当時、全体が白いシートで覆われていた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>本船は、濃霧注意報が発表されて視界制限状態の中、大鳥居北方沖を航行中、船長が、霧が晴れ始めたので、船首目標である本件建物が見えてくると思い、本件建物を探すことに意識を向けて目視のみで見張りをを行い、小角度の転舵を繰り返しながら大鳥居北方沖の浅所に向かって航行を続けたことから、同浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、霧堤の中を通過し終えると霧が晴れてきて、目視で本件建物が確認できると思ったことから、本件レーダーを起動していたものの、本件レーダーを見ていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が濃霧注意報が発表されて視界制限状態の中、大鳥居北方沖を航行中、船長が、霧が晴れ始めたので、船首目標である本件建物が見えてくると思い、本件建物を探すことに意識を向けて目視のみで見張りをを行い、小角度の転舵を繰り返しながら大鳥居北方沖の浅所に向かって航行を続けたため、同浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本インシデント後、A社が所有する各船舶のレーダーに避険線及び基準航路の設定を行った。</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"> <li>・船長は、視界制限状態の中を航行する際、目視のみに頼らず、レーダーを活用して船位の確認を行うこと。</li> <li>・船長は、機関長をレーダーの監視につけるなど、船橋内のあらゆる人材及び機器を活用した操船を心掛けること。</li> <li>・運航管理者は、レーダーに避険線及び基準航路線を設定し、レーダーを活用した見張りを行うよう各船の船長に徹底させること。</li> <li>・船長及び運航管理者は、気象及び海象に関する注意報等の情報をリアルタイムで入手し、同情報を漏れることなく共有すること。</li> </ul>

付図1 インシデント発生経過概略図

