

船舶事故調査報告書

平成24年12月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成24年4月22日（日） 15時00分ごろ |
| 発生場所 | 香川県丸亀市広島東方沖の園州 ^{そのす} 丸亀市所在の波節岩灯標から真方位034° 4,570m付近 (概位 北緯34° 22.8′ 東経133° 44.5′) |
| 事故調査の経過 | 平成24年6月25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。 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 | ヨット シー スケープ、5トン未満 230-15159岡山、個人所有 7.40m (Lr) × 2.82m × 1.22m、木 ディーゼル機関、9.56kW、不詳 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 61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58年4月12日 免許証交付日 平成20年10月6日 (平成25年11月21日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底に擦過傷 |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、船体中央部のキール下端まで約1.8mの喫水により、船長が、コックピット内に座り、手動操舵を行い、岡山県瀬戸内市牛窓港に向かった。 船長は、当初、備讃瀬戸南航路を通航する予定としていたが、備讃瀬戸南航路を通航する船が多く、風波が強い状況で混雑する航路内を通航するのは難しいと思い、「広島と丸亀市本島との間の水域」（以下「本件水域」という。）を通航することにし、真方位000°の針路及び約6ノットの対地速力として本件水域を機帆走で北進中、平成24年4月22日15時00分ごろ、本船の行きあしがなくなったので、船長が潜水して確認したところ、園州と呼ばれる浅瀬に乗り揚げていることに気付いた。 船長は、本件水域は南北に通航できることと本件水域中央に園州があることを知っていたが、本件水域を通航するのは初めてだった。 |

| | |
|--|--|
| | <p>船長は、本船に本件水域付近の海図及びプレジャーボート・小型船用港湾案内を備え、携帯型GPS受信機（以下「GPS」という。）を所持していたが、出航前に本件水域付近の水路状況の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、風波で船体が動揺するので操船に気を取られ、海図等やGPSを用いて船位の確認を行っていなかった。</p> <p>本船は、海上保安部に携帯電話で事故の発生を通報した後、潮位が高くなるのを待って自力離礁した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 雨、風向 東北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約163cm、大潮</p> <p>本事故発生時、香川県全域に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。</p> |
| その他の事項 | <p>園州は、南北約2km、東西約800mの大潮の干潮時に干出する砂州状の浅瀬であり、本事故当時は干出していなかった。</p> <p>園州の西端には、右舷標識として園ノ州灯浮標が設置され、広島と園州の間の可航幅は約400mであった。</p> <p>船長は、園ノ州灯浮標の存在に本事故が発生した後で初めて気付いた。</p> <p>本船に、レーダーはなかった。</p> <p>船長及び同乗者はいずれも救命胴衣を着用していた。</p> |
| 分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析 | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、広島東方の本件水域を北進中、船長が水路状況及び船位の確認を行っていなかったことから、園州に向首して航行し、園州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、広島東方の本件水域を北進中、船長が水路状況及び船位の確認を行っていなかったため、園州に向首して航行し、園州に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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"> ・ 初めて通航する場所は、通航前に水路調査を行うこと。 ・ 海図等やGPSを活用して船位の確認を適切に行うこと。 |