

船舶事故調査報告書

平成26年2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25年10月5日（土） 20時20分ごろ
発生場所	岡山県岡山市犬島東方沖 岡山市所在の犬島白石灯標から真方位263°430m付近 （概位 北緯34°33.8′ 東経134°06.5′）
事故調査の経過	平成25年10月23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 最大搭載人員 航行区域	旅客船 <small>ハッピー</small> 号、15トン 281-21721香川、個人所有 11.98m (Lr) × 3.80m × 1.75m、FRP ディーゼル機関2基、426.6kW（合計）、昭和61年7月 旅客51人、船員2人計53人 平水区域
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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50年1月7日 免許証交付日 平成21年11月30日 （平成26年12月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	二軸の両プロペラ翼に曲損、右舵柱に曲損、舵板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅客43人を乗せ、船首約0.6m、船尾約1.5mの喫水により、平成25年10月5日20時10分ごろ岡山市犬島港を出港して香川県高松市高松港に向かった。 船長は、主機を回転数毎分（rpm）1,000とし、手動操舵により、犬島東方の岡山市沖 <small>おきつづみ</small> 鼓島と犬島との間の幅約100m、長さ約500mの水路（以下「本件水路」という。）に向けて大きく右回頭した後、周囲に針路の目標となる灯火等を認めなかったので、GPSプロッター画面上に残された往路の航跡（以下「本件航跡」という。）をたどることとして南進した。 船長は、GPSプロッター画面のレンジを0.2海里（M）とし、本船を本件航跡に乗せようとして舵を取ったが、舵を取れば、画面上の

	<p>本船の位置が本件航跡から離れるので、機関の中立及び前進を繰り返していたところ、画面が頻繁に切り替わる状況となってパニック状態になり、機関を中立としていた20時20分ごろ、犬島白石灯標から真方位263°430m付近において、本船は、船尾方で振動がし、沖鼓島西岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、懐中電灯を持って調査したところ、右舷側が砂利浜で左舷側が水路であること、及び本船への浸水はないことが分かったので、旅客に船首方へ移動するように依頼を行い、船尾を浮かした後、後進で右回頭して離礁し、再び、水路を南進した。</p> <p>船長は、しばらくしてGPSプロッター画面を上下逆さまにすれば、舵を取る方向に画面上の本船の位置が移動することに気付き、主機を約1,700rpmとして21時45分高松港へ入港し、旅客全員を下船させた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、3年前から海上タクシーの船長もしていたので、本件水路の航行には慣れており、犬島周辺の水路事情はよく知っていた。</p> <p>船長は、レーダーを0.75Mレンジで使用していたが、レーダーは、本件水路の海岸線が表示できなかった。</p> <p>船長は、船舶所有者から新しいGPSプロッターを購入してもらい、自分で設置していたが、コースアップの設定は行っていなかった。</p> <p>GPSプロッターの取扱説明書及び製造会社担当者の口述によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) GPSプロッター画面は、出荷時、コースアップ設定が切になっており、画面の上が北に固定され、本船が南進すれば、画面中央の本船の位置が下端に達して中央に戻るとともに、地図画面が切り替わるようになっていた。</p> <p>(2) GPSプロッター画面は、横約16cm、縦約8cmであり、0.2Mレンジでは、横約370m、縦約180mとなり、本船が約90m南進すれば、画面が切り替わる状態であった。</p> <p>(3) 画面のコースアップ設定は、GPSプロッターの前面にあるボタンスイッチで自動設定することができた。</p> <p>(4) GPSプロッター画面は、本船が前進すれば、船首輝線を表示していた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、犬島東方の本件水路を南進中、船長が、GPSプロッター</p>

	<p>のコースアップの設定が切になっていることに気付かず、本件航跡を航行しようとしていたが、本件航跡へ向けて舵を取れば、GPSプロッターの画面上の本船の位置が反対方向に替わり、画面が頻繁に切り替わるので、パニック状態となり、本件航跡を航行できなくなったことから、沖鼓島西岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、犬島東方の本件水路を南進中、船長が、GPSプロッターのコースアップの設定が切になっていることに気付かず、本件航跡を航行しようとしていたが、本件航跡へ向けて舵を取れば、GPSプロッターの画面の本船の位置が反対方向に替わり、画面が頻繁に切り替わるので、パニック状態となり、本件航跡を航行できなくなったため、沖鼓島西岸の浅所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>船長は、本事故後、GPSプロッターの画面の上が航行方向となるようにコースアップに設定を切り換えた。</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"> ・GPSプロッターの地図画面のコンパス方位を確認すること。 ・GPSプロッターを新しくした場合、画面の設定、操作方法等を取扱説明書で確認し、操作に習熟すること。