

船舶事故調査報告書

令和4年9月21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3年7月18日 11時25分ごろ
発生場所	香川県坂出市櫃石島東方沖 久須見鼻灯標から真方位228°890m付近 （概位 北緯34°25.4′ 東経133°48.8′）
事故の概要	遊漁船翔丸は、南東進中、浅所に乗り揚げた。 翔丸は、船底部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月26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	遊漁船 翔丸、5トン未満 281-18984香川、個人所有 11.18m (Lr) × 2.98m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、235.00kW、昭和59年9月
乗組員等に関する情報	船長 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10年9月17日 免許証交付日 平成28年11月9日 （令和3年12月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約95cm（下津井）
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、釣り客11人を乗せ、遊漁の目的で、令和3年7月18日06時00分ごろ香川県多度津町多度津港を出港し、複数の釣り場を移動し、岡山県下津井瀬戸の釣り場で釣りを行った後、11時20分ごろ坂出市与島南方沖の釣り場に向かうことにした。 船長は、GPSプロッター2台を起動し、操舵室で立って操船に当たり、本船を、櫃石島東方沖を約18ノット（kn）の対地速力で、手動操舵により南東進させて、操舵室右舷側に設置されたGPSプロッター（以下「本件プロッター」という。）を見て、櫃石島東方沖にあ

	<p>なるせ る鳴瀬と称する浅所（以下「本件浅所」という。）を、その東方を航行して避けようと左転したところ、11時25分ごろ船体に衝撃を感じて、本船が停船した。</p> <p>船長は、周囲を確認し、操舵室左舷側に設置された別のGPSプロッター（以下「左舷プロッター」という。）を見て、本件浅所に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、来援した船舶修理業者の船舶にえい航され、多度津港に帰港した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋）、写真1 本船参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験があり、本件浅所の存在を知っていた。</p> <p>船長は、ふだん、釣りのポイントを記録させるとともに操作に慣れている本件プロッターで船位を確認していた。左舷プロッターは、レーダー機能を備えていたので、本事故当時、レーダー画面を表示させて使用していた。</p> <p>船長は、本件浅所に乗揚後、本件浅所の座標が本件プロッターと左舷プロッターで異なることに気付いた。</p> <p>船長は、海図を本船に備えていなかった。</p> <p>本件プロッター製造業者担当者によれば、本件プロッターは平成22年4月から平成25年3月まで販売したモデルであり、本件浅所付近の地図データは、海図W1122鍋島付近（平成20年9月18日刊行版）のデータを基に作成しており、本件浅所の位置は、最新の海図W1122と比較すると、南に0.028分、西に0.025分離れた位置に表示されていることが分かった。</p> <p>本件プロッターの取扱説明書には、警告として次の記載がある。</p> <p>本機に表示される情報は、直接航海に使用しない。海難事故の原因となります。※航海上の判断には、必ず正規の海図を使用してください。</p> <p>船長は、これまでも本件プロッターを見て、本件浅所付近を航行していたので、本事故当時も安全に航行できると思っていたが、左舷プロッターでも船位を確認し、本件浅所を大きく迂回して航行すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>第六管区海上保安本部海洋情報部によれば、平成23年10月に樫石島東方付近の測量を行い、平成23年10月28日付六管区水路通報（平成23年第42号第705項）により、北緯34°25′25.2″ 東経133°48′48.7″ を中心とする半径約20mの円内が干出すること及び8か所の浅所存在に関する情報を発出し</p>

た。(図1 参照)

★23年705項 瀬戸内海 — 備讃瀬戸、櫃石島東方 浅所存在

- 位置 (1) 34-25-25.8N 133-48-58.5E、水深約9m
(2) 34-25-22.3N 133-48-58.6E、水深約19.5m
(3) 34-25-19.2N 133-48-51.9E、水深約7m
(4) 34-25-16.3N 133-48-49.7E、水深約19.5m
(5) 34-25-17.4N 133-48-39.0E、水深約18.5m
(6) 34-25-19.0N 133-48-37.3E、水深約10m
(7) 34-25-21.4N 133-48-35.3E、水深約17.5m
(8) 34-25-24.6N 133-48-35.2E、水深約19m
- 区域 34-25-25.2N 133-48-48.7Eを中心とする
半径約20mの円内、干出
- 海図 W1122-W137B-W153-W100A
- 出所 六本部海洋情報部

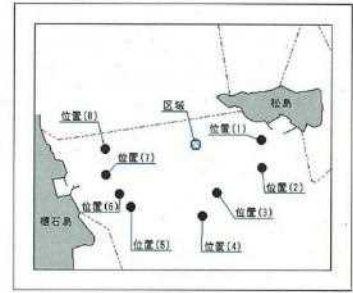


図1 六管区水路通報第42号 23年705項

また、第六管区海上保安本部海洋情報部は、平成24年8月から9月に櫃石島東方の詳細な測量を実施し、海図W1122の記載内容を更新し、平成26年11月20日に刊行した。なお、海図W1122は、平成30年2月15日刊行版から図名が備讃瀬戸中央部となっている。

(付図2 海図W1122 (鍋島付近) 抜粋 参照)

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

あり
なし
なし

本船は、南東進中、本件プロッターが古い海図を基に本件浅所を約70m南西方に表示している状態で、船長が、本件プロッターの本件浅所の表示を見て、本件浅所の東方を航行して避けようと思い、左転したことから、本件浅所に向けて航行していることに気付かないまま、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、ふだんから本件プロッターで本件浅所を確認しながら航行していたことから、本件プロッターで船位を確認すれば、本件浅所付近を安全に通過できると思ったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が南東進中、本件プロッターが古い海図を基に本件浅所を約70m南西方に表示している状態で、船長が、本件プロッターの本件浅所の表示を見て、本件浅所の東方を航行して避けようと思い、左転したため、本件浅所に向けて航行していることに気付かないまま、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

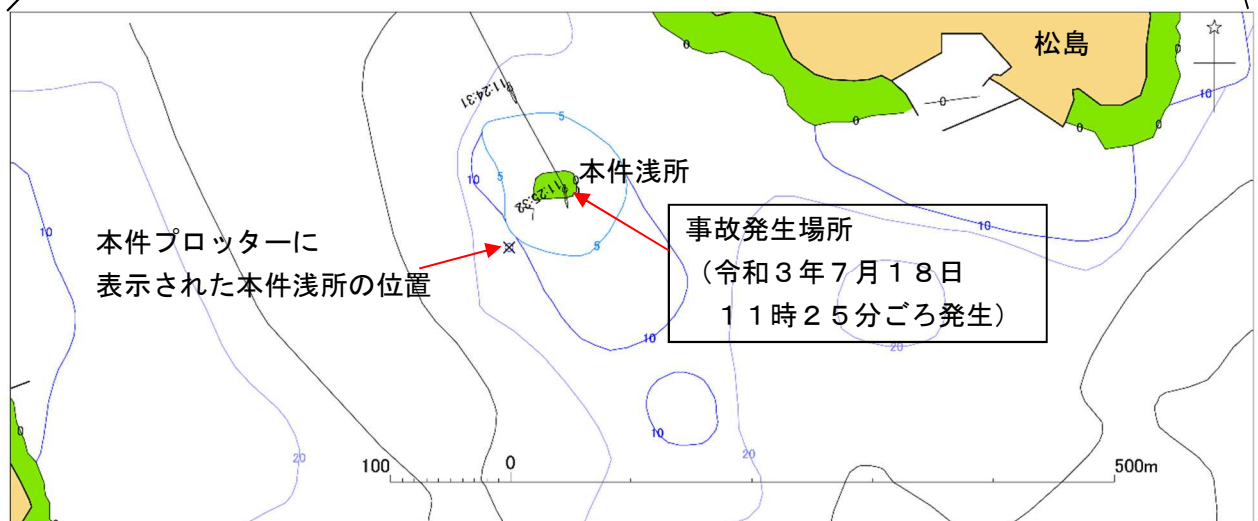
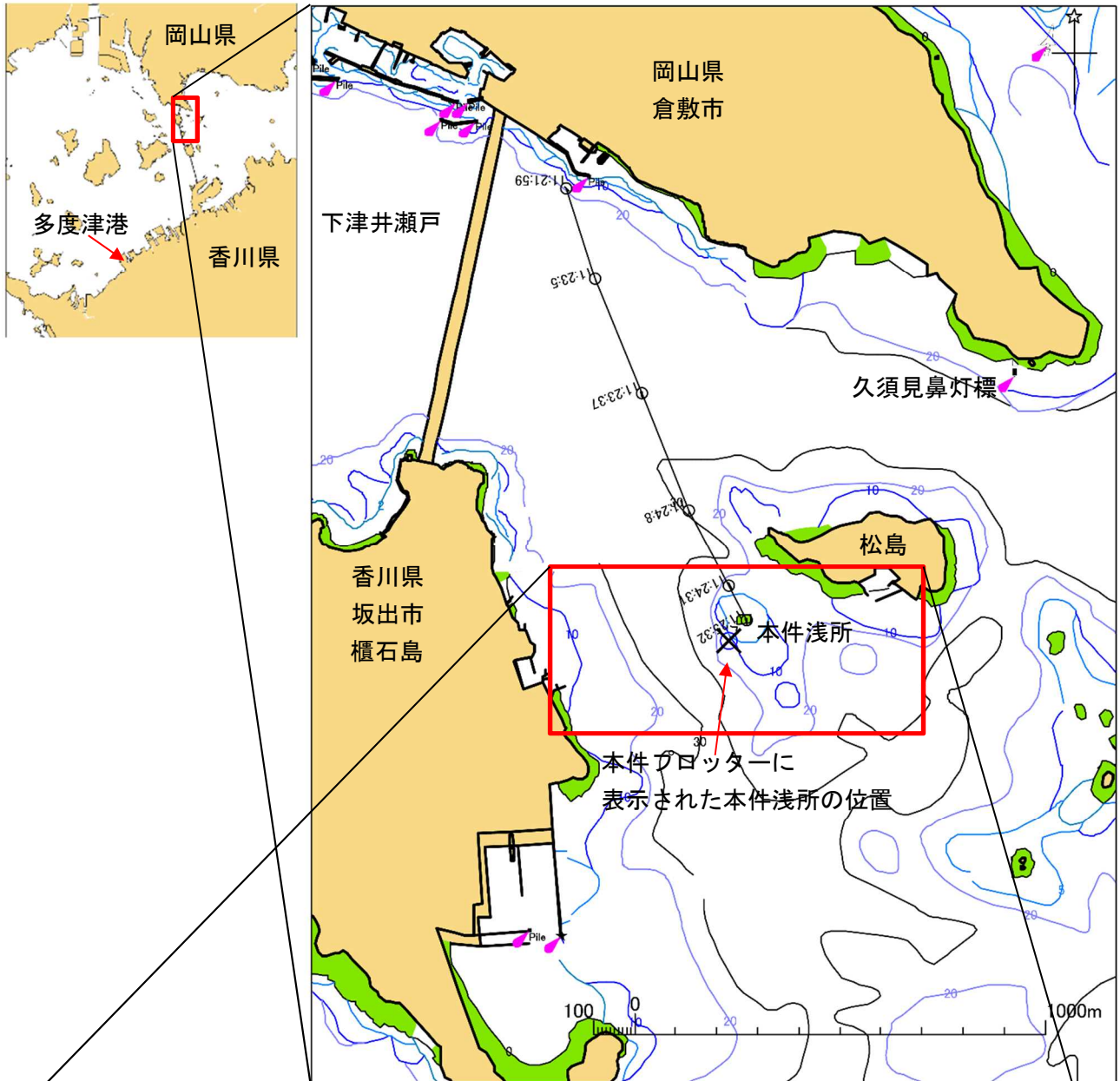
再発防止策

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。

- ・船長は、GPSプロッターに表示される情報は、海図に記載されている情報と異なる場合があることに留意して使用し、詳細な情報については、最新の海図及び水路通報を参照すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 船長は、慣れた海域を航行する場合においても、低潮時には浅所に接近しないこと。
--	--

付図1 航行経路図



付表 1 AIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
11:21:59	34-25-59.3	133-48-31.4	013.8	134	0.5
11:23:05	34-25-52.2	133-48-34.1	152.2	160	18.6
11:23:37	34-25-43.1	133-48-38.7	159.2	163	18.5
11:24:08	34-25-33.9	133-48-43.1	156.3	166	18.7
11:24:31	34-25-27.8	133-48-46.8	149.0	156	16.5
11:25:01	34-25-25.2	133-48-48.6	169.9	171	0.0
11:25:32	34-25-25.2	133-48-48.6	166.8	172	0.1

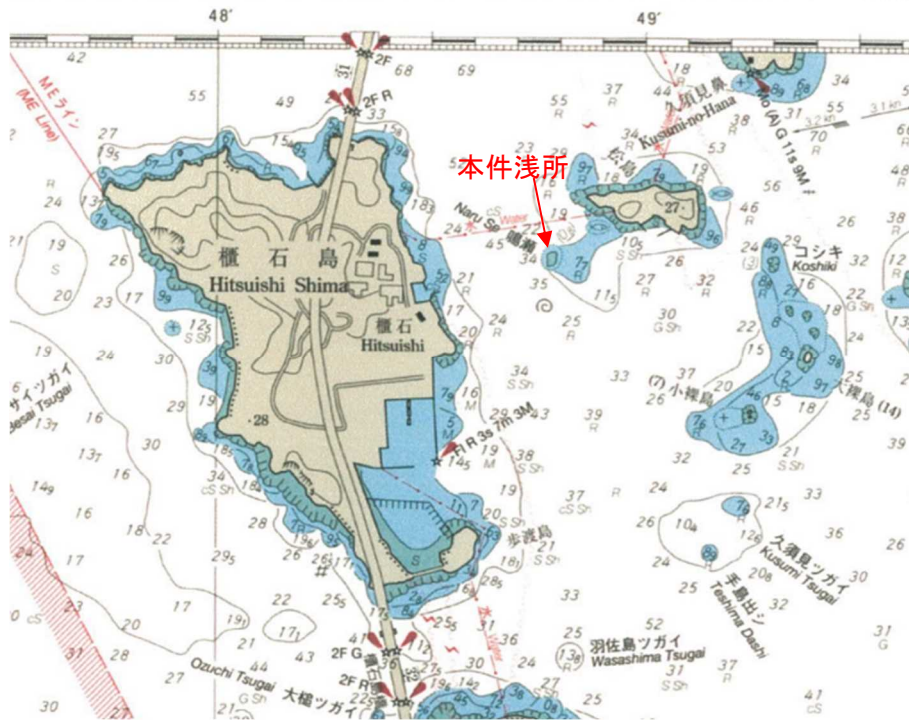
※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船



付図2 海図W1122 (鍋島付近) 抜粋

平成20年9月18日刊行版



平成26年11月20日刊行版

