

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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4年4月3日 06時00分ごろ
発生場所	愛媛県松山市大館場島 ^{おおたちば} 北東方沖 歌埼灯台から真方位291° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.0′ 東経132° 35.9′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ゼロゼロゼロセブン} 0007は、南進中、干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げた。 0007は、船尾部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月4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 0007、3.4トン HS3-39482（漁船登録番号）、個人所有 8.20m（Lr）×2.48m×1.01m、FRP ディーゼル機関、182kW、平成20年3月 第270-46268号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 69歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成4年9月16日 免許証交付日 令和2年2月27日 （令和7年3月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口、舵柱の脱落
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約109cm （関戸瀬戸 ^{せきど} ）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りをを行う目的で令和4年4月3日05時30分ごろ大館場島南方沖の釣り場に向けて広島県呉市に所在するマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出発した。 本船は、音戸瀬戸を通航して呉市倉橋島東方沿岸沖を經由して約23～24ノット（kn）の対地速力で南進した。

	<p>船長は、GPSプロッターで‘大館場島と松山市小館場島<small>こたちぼ</small>との間の約500mの水域の中央付近にある干出岩*1’（以下「本件干出岩」という。）及びその周りを囲む浅い海域を表示する点線（以下「本件干出岩帯」という。）を確認した。</p> <p>船長は、本件干出岩帯の北東方を通過する予定で南進中、本件干出岩北西方30m付近に漂泊中の漁船1隻（以下「本件漁船」という。）を右舷船首方に認め、本件干出岩との距離が約300mとなった辺りで約5knに減速させて南進を続けた。</p> <p>船長は、本件漁船が発進して本件干出岩の北方の本船に北東進して近づいてきたので、本件漁船との距離をとろうとして左舵を取って再び南進し、本件漁船の動静に注意しながら航行中、06時00分ごろ、船尾部に衝撃を感じ、本船が本件干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げたことに気付き、機関を中立運転とした。</p> <p>船長は、舵の点検口を開けたところ、浸水を認めたので、大館場島北東岸の岩場に任意座礁させた後、本船が本件干出岩に乗り揚げた旨を本件マリーナの担当者に携帯電話で伝え、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、船長及び知人3人が来援した海上保安庁巡視艇のゴムボートによって救助された後、本件マリーナの船によってロープでえい航中、浸水が進行して転覆し、その後沈没した。</p> <p>船長は、本船が沈没した後、巡視艇から本件マリーナの船に移乗し、本件マリーナに帰港した。</p> <p>本船は、後日、本件マリーナの船、起重機船、潜水士及び松山市の漁業協同組合の所属船により搜索されたものの、発見されず、搜索が打ち切られた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の舵の点検口（浸水状況） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首が約0.6m、船尾が約1.0mであった。</p> <p>海図W1131（クダコ水道付近、縮尺3万分の1）には、水深10mの等深線の内側に本件干出岩を囲う危険界線*2及び本件干出岩の高さ（最低水面からの高さ）が0.9mと表示されていた。</p> <p>また、海図W1131は、小縮尺の海図の情報であるので、底質が岩で水深6.4mの箇所が存在すること以外に詳細な水深の表記がなかった。（図1参照）</p>

*1 「干出岩」とは、満潮時には水没し、干潮時に頂部が水面上に露出する岩礁であり、潮の干潮によって見え隠れするものをいう。

*2 「危険界線」とは、危険物存在の注意を航海者に促すものであり、多数の危険物を含んだ範囲を区域で示し、航行上安全でない区域を示すものをいう。



図1 海図W1131 (本件干出岩を含む抜粋)

海図W1131には、次のとおりの注意事項が記載されていた。

浅瀬などの周辺には他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので、注意のこと。

船長は、海図を本船に搭載していたものの、大館場島南方沖の釣りは慣れた海域であり、GPSプロッターがあれば安全に航行できると思い、航行する前に海図の注意事項等をよく見ておらず、上記の注意事項の記載を知らなかった。

船長は、ふだん、本件干出岩を水面上に出ている時に見ていたもので、本件干出岩の存在を知っていたものの、本件干出岩帯の北東方に浅瀬が延伸していることは知らなかった。

船長は、ふだん、GPSプロッターを拡大表示にして本件干出岩、本件干出岩帯及び本船の位置を確認しながら航行していた。

船長は、本事故当時、GPSプロッターの画面に本件干出岩の北東方には浅瀬等の表示がなかったので、10mの等深線未満の海域であったものの、GPSプロッターに表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思っていた。(図2参照)

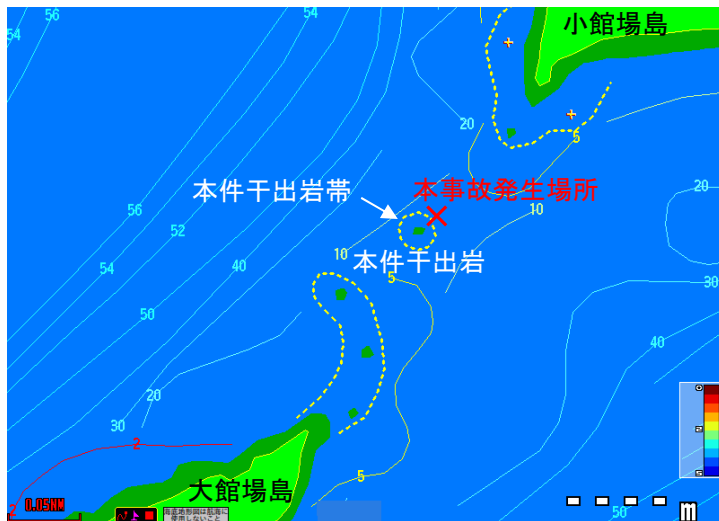


図2 本船のGPSプロッター画面の本事故発生場所付近海域

本船のGPSプロッターの取扱説明書には、次のとおりの記載があった。

本機に表示される情報は自船の位置を確認するためのものであり、海図の等深線とは異なります。

海底データは概略海底地形の起伏を表示するもので等深線の水深値は正確ではありません。

海上の判断には海図及び水路通報を使用してください。

船長は、本事故当時、GPSプロッターの画面に表示されていた本件干出岩帯から約10m北東方に離れて航行していたが、本件干出岩帯よりも北東方にも浅瀬が存在していたと本事故後に思った。

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
あり

本船は、大館場島北東方沖を南進中、上げ潮の初期で本件干出岩が水面下に没している状況下、船長が、GPSプロッターの画面に表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思い、本件干出岩帯の北東方を航行したことから、本件干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、ふだんはGPSプロッターで本件干出岩を確認しながら避けて航行できており、同プロッターの画面に本件干出岩帯の北東方には浅瀬等の表示がなかったことから、本事故当時、同画面に表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思ったものと考えられる。

船長は、GPSプロッターがあれば安全に航行できると考えていたことから、航行する前に海図の注意事項等をよく見ておらず、本件干

	出岩帯付近の浅瀬などの周辺には未発見の浅瀬などが存在することを知らなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、大館場島北東方沖を南進中、上げ潮の初期で本件干出岩が水面下に没している状況下、船長が、GPSプロッターの画面に表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思い、本件干出岩帯の北東方を航行したため、本件干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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、GPSプロッターに表示されている情報が海図に記載されている情報と異なる場合があることから、同プロッターは、船位確認など航海の参考としての使用にとどめ、GPSプロッターに表示される水深等を見ながら航行の安全の判断として使用しないこと。 ・ 船長は、事前に海図の注意事項及び最新の水路通報により、干出岩付近の海域を調査した上、海図に詳細な水深の表記がない危険界線付近の海域は、浅瀬が存在していることに留意し、同海域を避けて迂回する安全な進路を選定すること。

付図1 事故発生経過概略図

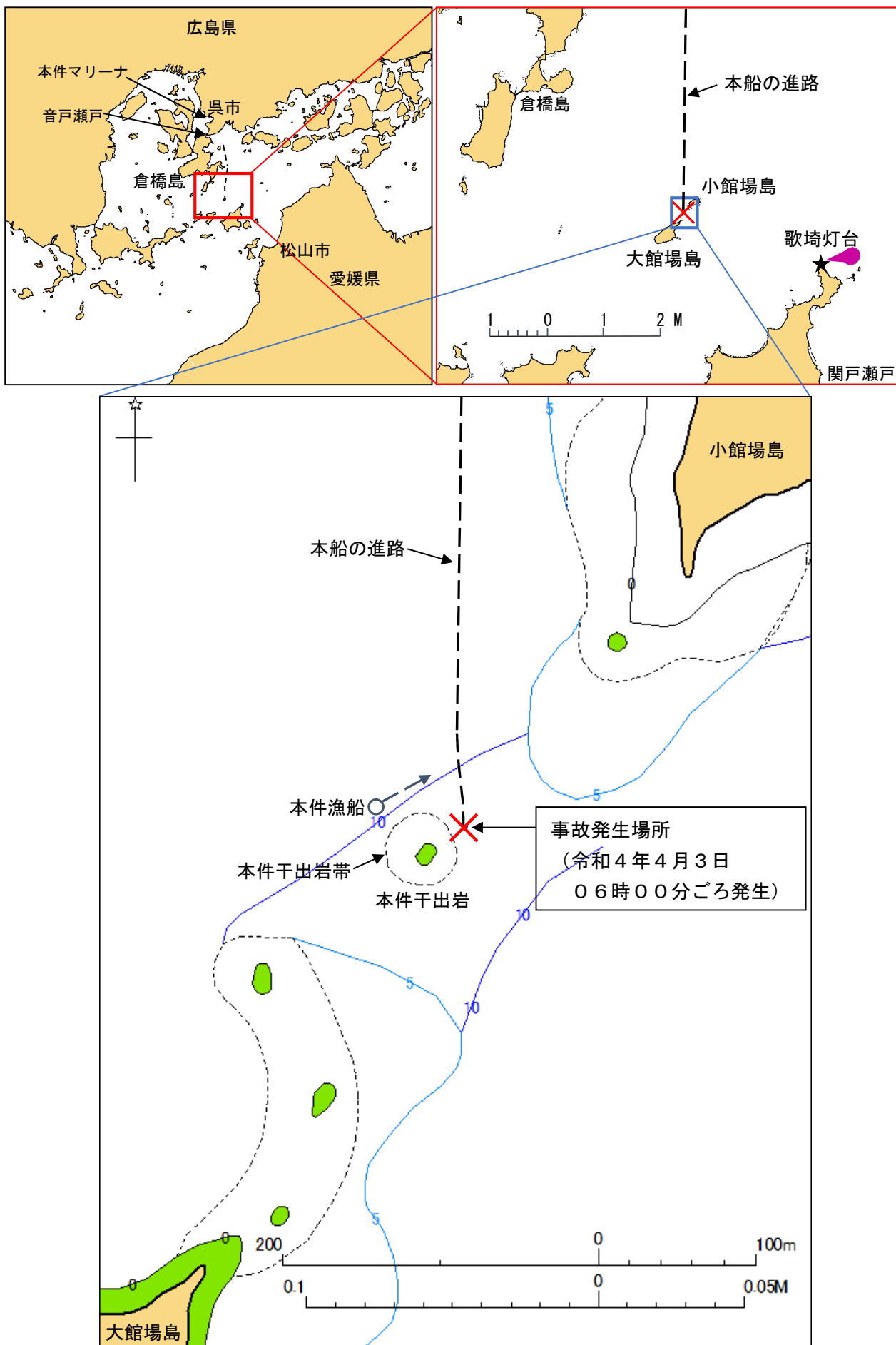
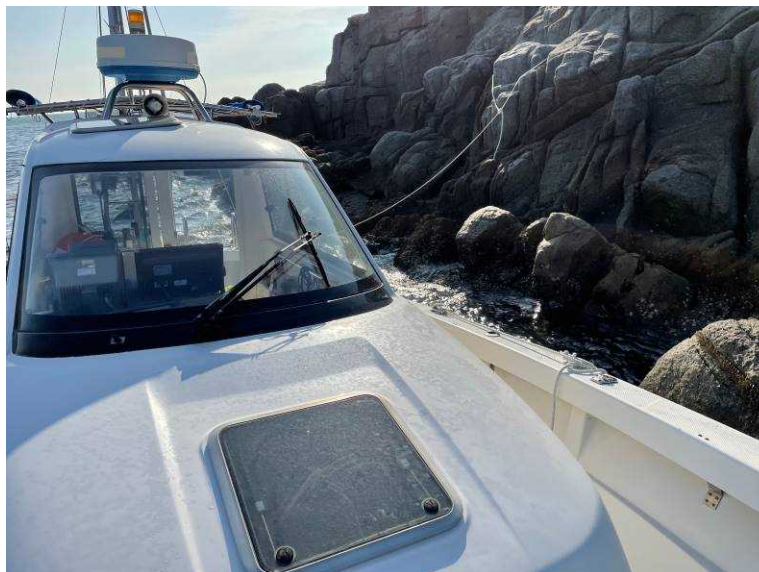


写真1 本船



(船長撮影)

写真2 本船の舵の点検口（浸水状況）



(船長撮影)