

船舶事故等調査報告書

平成24年5月31日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011広第156号
事故等種類	座洲
発生日時	平成23年7月16日（土） 13時38分ごろ
発生場所	香川県丸亀市広島東方沖 丸亀市所在の牛島灯標から真方位295° 3,780m付近 (概位 北緯34° 22.9′ 東経133° 44.6′)
事故等調査の経過	平成23年9月2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）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	プレジャーボート はるばる、5トン未満
船舶番号、船舶所有者等	235-39487香川、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗船し、船首約0.2m、船尾約0.3m、船体ほぼ中央のキール付近約1.4mの喫水で岡山県笠岡市白石島<small>ほんじま</small>に向け、機関とメインセイルを併用して備讃瀬戸北航路を西進し、丸亀市本島の南方沖を通過した。船長は、備讃瀬戸北航路を西進中、風が本船の後方から吹くこととなり、船上がほぼ無風となって暑く、また、約2ノット(kn)の逆潮の影響で思ったより速力が上がらず、このままだと白石島への到着が遅れて係留場所が確保できない可能性があると思い、少し苛立っていた。</p> <p>船長は、本島を通過した後、本島と広島間の海域（以下「本件水域」という。）が、波もなく平穏そうに見えたことから、急きよ予定を変更し、右転して北進した。</p> <p>本船は、変針から約15分後、キャビン内で水深計のアラームが鳴り、デッキで操船していた船長が、確認のためにキャビンに降りていたとき、平成23年7月16日13時38分ごろ船底部を擦るようになり乗揚げた。</p> <p>船長は、海上保安庁に通報し、本船は、潮が満ちるのを待って離礁した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 0～約2m/s</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期（大潮期）、潮流 約2knの東流</p>
その他の事項	<p>本インシデント発生場所は、<small>そのす</small>園州と称される干出浜であり、本船に備えられていた財団法人日本水路協会発行のヨット・モータボート用参考図H-143には園州が明記されていた。</p> <p>船長は、初夏の大潮の日に丸亀沖に現れる州のことを聞いたことはあったが、その名前や州の現れる具体的な場所については知らなかった。</p> <p>船長は、これまでに2回白石島に行ったことがあり、航行予定水域の調査を行い、備讃瀬戸北航路を通航して広島を通過したのちに右転して北進するコースで航行した。</p>

	<p>船長は、本インシデント当日も同じコースで白石島に向かう予定であり、ハンディタイプGPS（以下「本件ハンディGPS」という。）に同コースの航跡を表示し、それに沿って航行していた。</p> <p>本件ハンディGPSは、本インシデント発生当時、航海用電子参考図を小縮尺で表示していた。</p> <p>本件ハンディGPSは、画面中のカーソルを等深線にあてた場合にのみ、数値等が表示される仕様であり、また、どの縮尺であっても園州等の浅所の名称は表示されなかった。</p> <p>本船は、キャビン内にGPSプロッター、水深計及び魚群探知機を備えており、本インシデント当時はいずれも稼働中であった。</p>	
分析	<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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、広島東方沖を航行中、船長が、本件水域に向けて変針して北進したが、前路に園州の浅所が存在することを知らなかったことから、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、広島東方沖を航行中、船長が、本件水域に向けて変針して北進したが、前路に園州の浅所が存在することを知らなかったため、同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>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>・ハンディタイプGPSは、性能や使用方法を十分理解した上で使用すること。</li> </ul>	