

船舶事故調査報告書

平成31年3月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年8月18日 22時30分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市水島港（高梁川導流堤） 中国電力株式会社玉島発電所煙突（233）から真方位167° 1,040m付近 （概位 北緯34°30.3′ 東経133°41.4′）
事故の概要	プレジャーボートCAR-MIND_2017は、東進中、導流堤に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年9月7日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート CAR-MIND_2017、5トン未満（長さ6.05m）
船舶番号、船舶所有者等	240-52809岡山、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	推進器翼に曲損、船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 月没時刻：23時22分ごろ、月齢：6.7
事故の経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、同乗者2人を乗せ、花火大会見物の目的で、香川県丸亀市丸亀港沖に向けて水島港港奥の高梁川下流右岸の係留地を出発した。</p> <p>船長は、GPSプロッター等の航海計器が搭載されていないので、携帯電話に表示された地図アプリを見ていたものの、夜間の航行経験がなく、丸亀港方面に赴くことが不安になり、係留地に引き返すことにした。</p> <p>本船は、水島港に戻り、船長が玉島ハーバーアイランド北東方沖を地図アプリを見ながら約8ノットの対地速力で東進中、高梁川導流堤（以下「本件導流堤」という。）の捨石部に乗り揚げた。</p> <p>本件導流堤は、海図W112B（水島港西部）には記載があるものの、携帯電話に表示された地図アプリには表示されていなかった。</p> <p>本件導流堤は、本事故当時、頂部及び捨石部がそれぞれ露出していた。</p> <p>船長は、本事故海域を昼間に航行したことが幾度かあったが、本件導流堤を見たことがなかったので、本事故発生まで本件導流堤の存在を知らず、海図等で事前に水路の状況を把握しておくべきであったと本事故後に思った。</p>

	<p>船長は、夜間航行を行った経験がなく、夜間航行を行うに当たり、GPSプロッター等の船位を確認する手段を備えておくべきであったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、玉島ハーバーアイランド北東方沖を東進中、船長が、本件導流堤の存在を知らずに本件導流堤に向かう状態で航行を続けたことから、本件導流堤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、玉島ハーバーアイランド北東方沖を東進中、船長が、本件導流堤の存在を知らずに本件導流堤に向かう状態で航行を続けたため、本件導流堤に乗り揚げたものと考えられる。</p>
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"> ・ 航行経験がある海域であっても、事前に海図等で航行予定海域の水路調査を行うこと。 ・ 携帯電話等の地図アプリは、海上の情報が不正確なので、航行の用に供さないこと。 ・ 夜間に航行する場合、GPSプロッター等を装備し、船位を確認することが望ましい。