

## 船舶事故調査報告書

令和4年4月20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6月11日 17時10分ごろ
発生場所	島根県西ノ島町ニグ鼻西方沖 浦郷港美田防波堤灯台から真方位016° 1,320m付近 （概位 北緯36° 07.3′ 東経133° 00.5′）
事故の概要	瀬渡船松尾丸は、着岸予定場所に接近中、洗岩に乗り揚げた。 松尾丸は、船底部外板等の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月18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。
<b>事実情報</b> 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	瀬渡船 松尾丸、14トン SN2-2846（漁船登録番号）、個人所有 14.93m (Lr) × 3.48m × 1.40m、FRP ディーゼル機関、636.20kW、平成15年5月19日 第272-21877号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 40歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年3月19日 免許証交付日 平成31年2月22日 （令和6年2月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に破口及び亀裂、プロペラシャフトに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約1.4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約22cm（西郷）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客を迎えに行く目的で、令和3年6月11日16時55分ごろ、西ノ島町にあるイグリと称する水上岩（以下「イグリ」という。）に向けて同町三度漁港を出航した。 船長は、1.5海里レンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを起動し、操縦区画で立って操船に当たり、西ノ島町西ノ島北方沖を約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行していた。 船長は、17時05分ごろニグ鼻西方沖の転針予定場所に至ったと

	<p>ころ、イグリ北岸沖に釣り船を認め、これまで‘イグリ南方沖を航行してイグリ東岸に接近するルート’（以下「南ルート」という。）を航行したことがなかったものの、‘イグリ北方沖を航行してイグリ東岸に接近するルート’（以下「北ルート」という。）を航行すると時間のロスになると思い、南ルートを航行することとした。</p> <p>船長は、船首をイグリ南方沖に向けて速力を約7knに減じ、GPSプロッターの画面を一瞥して、イグリ南方沖の洗岩（以下「本件洗岩」という。）の場所を確認した後、更に速力を減じ、目視により本船とイグリ南岸との距離を確認しながら着岸予定場所に接近中、17時10分ごろ水面下に没していた本件洗岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船舶所有者に本事故発生連絡を行った。</p> <p>船舶所有者は、別の船（以下「僚船」という。）で瀬渡しを行っている最中に船長から連絡を受け、本事故発生場所付近に向かった。</p> <p>船舶所有者は、17時15分ごろ本事故発生場所付近に到着し、本船を引き出そうとしたができなかったため、海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともに代替え船の手配を行った。</p> <p>イグリにいた釣り客4人は、僚船で三度漁港まで運ばれた後、代替え船に移乗し、島根県松江市七類港に運ばれた。</p> <p>本船は、12日12時00分ごろクレーン台船により引き出された後、僚船にえい航されて西ノ島町所在の造船所に向かった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、令和元年1月ごろから船舶所有者に雇われて本船に船長として乗船するようになり、北ルートを航行して釣り客をイグリに送迎した経験が豊富であった。</p> <p>船舶所有者は、北ルート又は南ルートのどちらを航行しても距離がほぼ同じなので、所要時間も変わらないと思っていたが、南ルートには本件洗岩があるので、ふだんから安全な北ルートを航行するよう船長に指示していた。</p> <p>船長は、本事故当日の17時00分ごろにイグリに釣り客を迎えに行くことになっていることを失念しており、出航直前に船舶所有者から釣り客の迎えのことを言われて、急いでイグリに向かっていたので、南ルートを選択してしまったが、安全な北ルートを選択していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船舶所有者は、イグリを見渡せる海域で瀬渡しを行っており、17時04分ごろイグリ北岸沖に釣り船がいることを確認していたが、船長が南ルートには本件洗岩以外にも浅所が拡張していることを知っていると思い、釣り船を避けて北ルートを航行すると思っていた。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、ニグ鼻西方沖を航行中、船長が、転針予定場所に至った際、南ルートを航行することとし、GPSプロッターの画面を一瞥して本件洗岩の場所を確認した後、目視により本船とイグリ南岸との距離を確認しながら着岸予定場所に接近したことから、水面下に没していた本件洗岩に向かっていることに気付かず、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、釣り客を迎えに急いでイグリに向かっていたことから、イグリ北岸沖に釣り船を認めた際、北ルートを航行すると大回りになると思い、南ルートを選択したのと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船がニグ鼻西方沖を航行中、船長が、転針予定場所に至った際、北ルートを航行すると大回りになると思い、南ルートを航行することとし、GPSプロッターの画面を一瞥した後、目視により本船とイグリ南岸との距離を確認しながら着岸予定場所に接近したため、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> <li>・ 船長は、あらかじめ洗岩等の場所を的確に把握したうえで、目視のみならず、GPSプロッターを活用して船位を確認しながら航行すること。</li> <li>・ 船長は、止むを得ない場合を除いて航路を変更せず、船舶所有者から指示のあった安全なルートを航行すること。</li> <li>・ 船長は、時間的な余裕を持って操船に当たること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

