

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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	令和4年8月18日 05時06分ごろ
発生場所	愛媛県松山市釣島北方沖 釣島灯台から真方位006° 250m付近 (概位 北緯33° 53.7' 東経132° 38.3')
事故の概要	遊漁船雄進丸は、南東進中、岩場に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年8月29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手続実施済
事実情報	船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、舵、プロペラ、プロペラ軸及びブラケットに曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北西、風力 3、視界 不良 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約155cm (興居島) 日出時刻：05時33分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、松山市高浜漁港で釣り客を乗せる目的で、釣島北方沖を約15ノットの対地速力で南東進中、船長が、大雨の中、右舷船首方に街灯のような灯りが見えてきたので、同灯りが松山空港付近の灯りだと思って同島の東方を航行していると思い、レーダー及びGPSプロッターの画面を見ずに航行を続けたところ、同島北方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が118番通報した後、船長が手配した僚船の引出し作業により上げ潮時に離礁し、同船によりえい航され、松山市松山港に入港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故後に周囲を確認したところ、すぐに日出で明るくなり、街灯のような灯りが釣島の民家の灯りであったことが分かった。</p> <p>船長は、大雨で視界が悪くなり、民家の灯りが雨で見えづらく、遠方に見え、陸岸までまだ距離があると思っていた。また、一旦船位を見失ったので、混乱して目視で船首方を確認することに気を取られていたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、操舵室内が暗く、GPSプロッターの船位を画面の中心に表示させて調整するボタンが見えないので、船位を中心に表示する操</p>

	<p>作ができず、また、目視に頼っていてレーダーをうっかり見ていなかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、大雨で視界が悪い中、釣島北方沖を南東進中、船長が、右舷船首方に街灯のような民家の灯りが見え、同灯りが松山空港付近の灯りだと思って同島の東方を航行していると思い、目視に頼って航行を続けたことから、釣島北方沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、大雨で視界が悪くなり、民家の灯りが雨で見えづらく、遠方に見えたことから、同灯りを松山空港付近の灯りだと思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、操舵室内が暗く、GPSプロッターの船位を画面の中心に表示させて調整するボタンが見えなかったことから、船位を中心に表示する操作ができず、また、レーダー及び同プロッターの画面を見ずに船位を見失ったことから、混乱して目視で船首方を確認することに気を取られ、目視に頼っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大雨で視界が悪い中、釣島北方沖を南東進中、船長が、右舷船首方に街灯のような民家の灯りが見え、同灯りが松山空港付近の灯りだと思って同島の東方を航行していると思い、目視に頼って航行を続けたため、釣島北方沖の浅瀬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"> ・ 船長は、夜間、雨で視界が不良の場合、目視だけに頼ることなく、見張りの妨げにならないような照明等を設置するなどして航海機器の操作パネルの明かりを確保し、レーダー及びGPSプロッター等の航海機器を確実に作動させて船位を確認すること。