

船舶事故調査報告書

令和7年1月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年7月6日 06時34分ごろ
発生場所	広島県呉市黒島西方沖 西五番之碕灯標から真方位126°1,600m付近 （概位 北緯34°03.4′ 東経134°27.3′）
事故の概要	遊漁船晴光丸は、南進中、干出岩に乗り揚げた。 晴光丸は、釣り客1人が負傷し、船底外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月8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	遊漁船 晴光丸、4.9トン HS3-43223（漁船登録番号）、有限会社ポディーショップ・サンビーム（A社） 11.61m（Lr）×2.71m×0.90m、FRP ディーゼル機関、421.00kW、平成23年5月30日 第270-47066号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年3月29日 免許証交付日 令和5年2月2日 （令和10年3月28日まで有効） 釣り客A 46歳
死傷者等	重傷 1人（釣り客A）
損傷	船底外板に亀裂及び擦過傷、プロペラに曲損 （写真1 参照）



写真1 船底外板及びプロペラの損傷状況

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約1m/s、視界 良好
 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中期、潮高 約234cm（呉）
 日出時刻：05時04分ごろ

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか8人の釣り客を乗せ、遊漁の目的で、令和6年7月6日05時40分ごろ、山口県柳井市平郡島周辺の釣り場に向けて広島県広島市広島港宇品地区の民間企業が所有する小型船係留用棧橋（以下「本件棧橋」という。）を出航した。

船長は操縦席に腰を掛けて操船に当たり、釣り客Aは操舵室後方の後部甲板の左舷側でクーラーボックスに腰を掛け、その他の釣り客8人は操舵室内及び前部甲板と後部甲板に分かれていた。（図1参照）

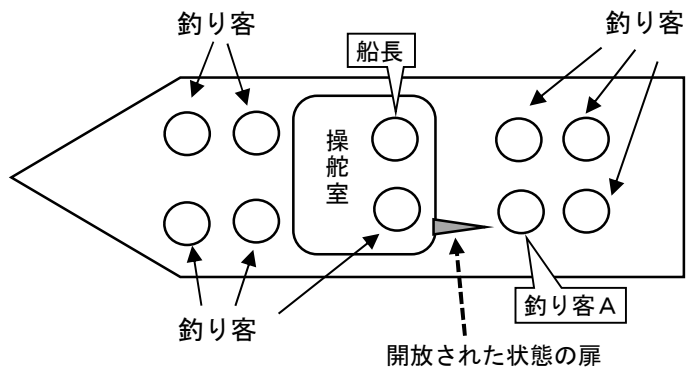


図1 船長及び釣り客の乗船位置

本船は、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、06時25分ごろ、呉市倉橋島の西方沖を通過した後、船首を愛媛県松山市津和地島西端へ向け、約20～22ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南南東進した。

船長は、06時30分ごろ西五番之碇灯標東方沖を航行していたところ、本船の船首方を左舷方から右舷方に向かって横切る態勢の漁船（以下「漁船A」という。）を視認し、手動操舵に切り替えた後、左舵を取って漁船Aの船尾方に本船の船首を向けた。

船長は、本船が漁船Aの船尾方を通過した後、これまで本船が航行してきたコースから東側に船位が変わったので、06時32分ごろ目視により元の進路よりも更に西側となる山口県周防大島町^{すおうおおしま}情島の東端に船首を向け、自動操舵に切り替えて南進することとした。

(図2 参照)

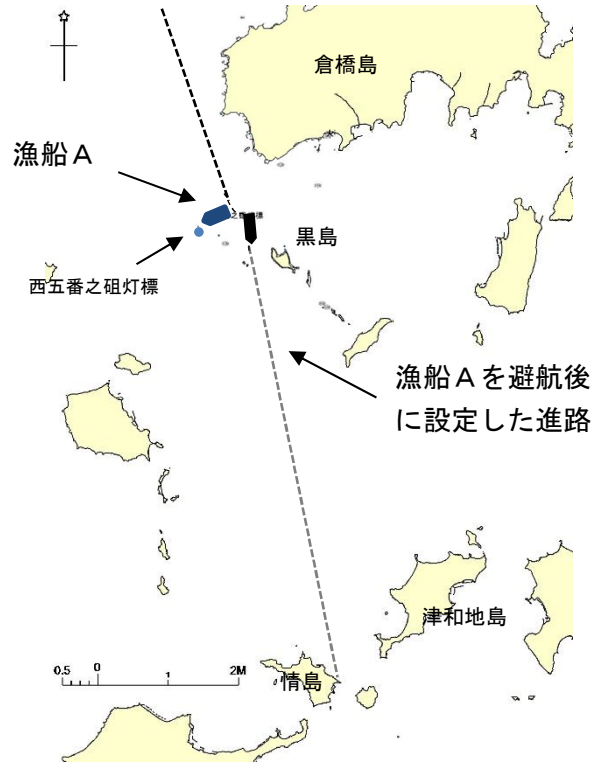


図2 本船のおおむねの船首目標について

船長は、黒島北西方沖を南進中、同島西方沖にエビガヒレと呼ばれる干出岩（以下「本件干出岩」という。）があることをこれまでの経験で知っていたが、正確な位置は把握できておらず、本件干出岩が西五番之碇灯標の東方沖に位置していると思っていた。

船長は、そのまま航行を続け、黒島西方沖を南進中、06時34分ごろ、突然下から突き上げるような衝撃を受け、本船は本件干出岩に乗り揚げた。

釣り客Aは、乗り揚げた際、腰を掛けていたクーラーボックスから体が離れ、そのまま前のめりに倒れたので、開放された状態で固定されていた操舵室左舷側の扉で左肩を打った。(写真2参照)



写真2 釣り客Aが左鎖骨をぶつけた扉

船長は、直ちに主機を中立運転として本船を停船させた後、操舵室、前部甲板及び後部甲板にいた釣り客全員の負傷状況を確認したところ、釣り客Aが左肩付近を負傷していることを認め、その他の釣り客には負傷者がいないことを確認した。

船長は、本船の損傷状況を確認した際、船内への浸水がないことを確認したので、負傷した釣り客A及び他の釣り客と相談し、本件棧橋へ戻ることにした。

釣り客Aは、帰航の途中で自ら118番通報した。

本船は、自力航行で本件棧橋に帰航し、釣り客Aは、通報を受けた海上保安庁が手配した救急車により、病院に搬送され、左鎖骨開放骨折と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。

船長は、副業として約17年前からA社が複数所有する遊漁船の船長として乗り組み、広島湾、伊予灘、燧灘等で遊漁を行っており、年に90回程度の本事故発生場所付近の航行経験を有していた。

船長は、A社が行う遊漁船業の開業当初から携わっており、A社から遊漁船の船長業務を委託されており、自身も遊漁船主任者講習を修了し、遊漁船業者登録票において、遊漁船業務主任者として登録されていた。

本件干出岩は、本事故当時、海面下にあった。

船長は、漁船Aを避航して針路を南に向けた際、西五番之碇灯標を既に通過していたので、本件干出岩についても自船の後方にあると思いそのまま本船を南進させていた。

船長は、慣れた海域であり、浅所の存在や概位を知っていたので、海図等を用いての事前の水路調査は行っていなかった。

海図W142(広島湾)には、本件干出岩が記載されていた。

船長は、ふだんから慣れた航行海域であっても、干出岩や浅所付近を航行する際は、GPSプロッターを拡大表示とし、干出岩等から距

	<p>離を離して航行するなどして安全に配慮していたが、本事故当時は、既に本船が本件干出岩の付近を通り過ぎていたと思い込んでいたので、改めてGPSプロッターを拡大して周囲を確認しなかった。</p> <p>本船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、黒島西方沖を南進中、本件干出岩が海面下にあり目視で確認できない状況下、船長が、本件干出岩を既に通過していると思い込み、目視のみに頼り、GPSプロッターを拡大表示とし、本船の船位及び本件干出岩の位置を確認しなかったことから、本件干出岩に向かう進路になっていることに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから干出岩や浅所付近を通過する際はGPSプロッターで確認していたが、本件干出岩が西五番之碕灯標の東方に位置していると誤認識しており、西五番之碕灯標と本船との位置関係を目視で確認し、本件干出岩を既に通過したのと考えたことから、GPSプロッターで本件干出岩の位置を確認しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、黒島西方沖を南進中、本件干出岩が海面下にあり目視で確認できない状況下、船長が、本件干出岩を既に通過していると思い込み、GPSプロッターを拡大表示とし、本船の船位及び本件干出岩の位置を確認しなかったため、本件干出岩に向かう進路になっていることに気付かず、本件干出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及び被害の軽減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、干出岩など陰礁域が存在する海域を航行する場合、事前に水路調査を行うとともに、目視に加えてGPSプロッター等の航海計器を有効に活用し、干出岩等の位置を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

