

船舶事故調査報告書

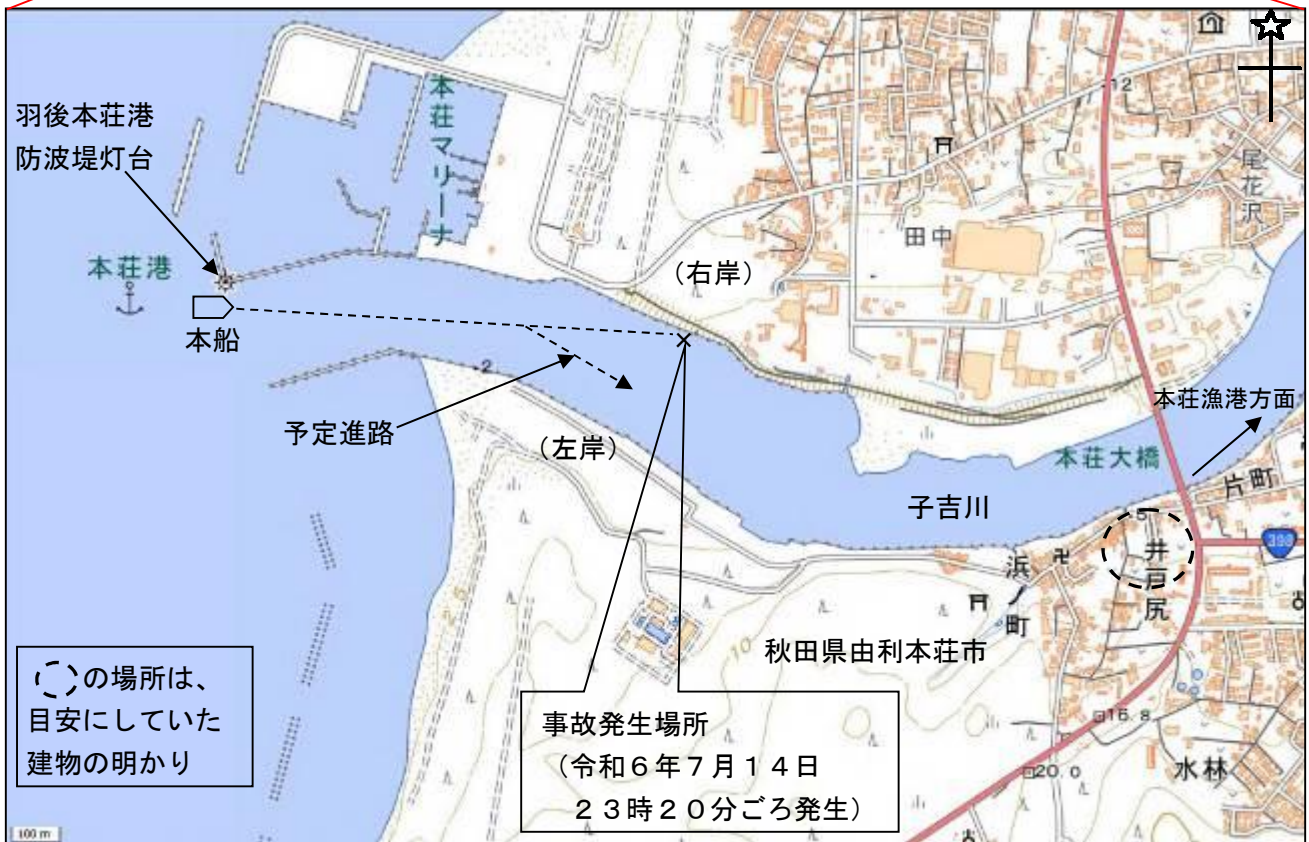
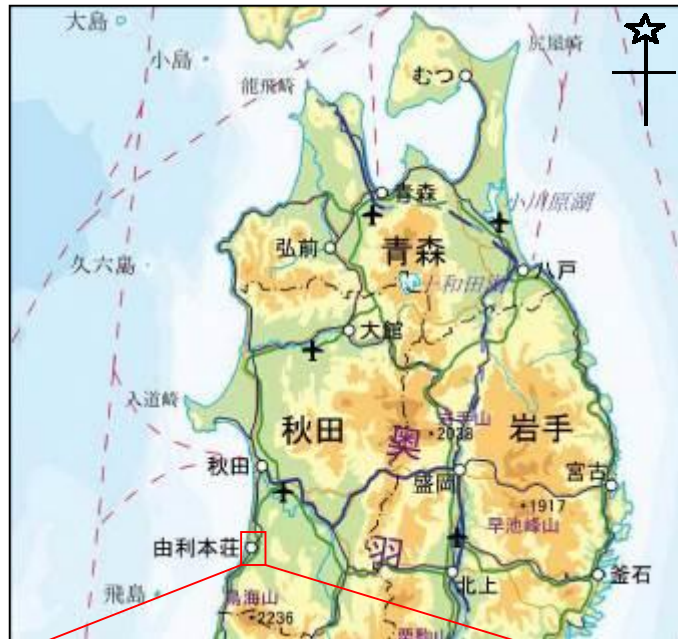
令和7年3月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年7月14日 23時20分ごろ
発生場所	秋田県由利本荘市本荘大橋の下流側（子吉川） 羽後本荘港防波堤灯台から真方位097°910m付近 （概位 北緯39°23.4′ 東経140°01.2′）
事故の概要	遊漁船いの丸は、東進中、浅所に乗り揚げた。 いの丸は、左舷船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 いの丸、3.78トン AT3-6509（漁船登録番号）、個人所有 9.10m (Lr) × 2.53m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、169.00kW、昭和54年9月3日 第211-13152号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 84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 昭和57年5月20日 免許証交付日 令和4年9月7日 （令和10年1月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船底外板に破口、キール部に擦過傷等（全損）

<p>気象・水象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：川面 平穏、月齢 8.2</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、令和6年7月14日18時00分ごろ子吉川河口西方沖の釣り場に向けて、由利本荘市本荘漁港を出港した。</p> <p>本船は、19時00分ごろ釣り場に到着して遊漁を行った後、22時40～50分ごろ帰航を開始した。</p> <p>本船は、釣り客6人が後部甲板上にそれぞれ腰を下ろし、船長が操舵室後部の甲板上に設置してある台の上に立って、遠隔操縦装置を使用して操船に当たり、GPSプロッターを作動させ、約6～9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東進した。</p> <p>船長は、子吉川河口付近で約3knに減速し、ふだんと同じように浅水域がある左岸との距離をとって、約600m上流の予定変針場所に向け、そのまま東進とした。</p> <p>船長は、本船が同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、23時20分ごろ船体に衝撃を感じ、周囲の状況を確認したところ、‘子吉川(右岸)にある浅所’(以下「本件浅所」という。)に本船が乗り揚げたことを認めた。</p> <p>船長は、その後、機関を後進にかけるなどして離礁を試みましたが、船体を動かすことができなかつたので、知人に連絡して救助を要請した。</p> <p>船長及び釣り客は、救助に駆けつけた僚船に移乗して、本荘漁港に帰港した。</p> <p>本船は、後日、所属する漁業協同組合が手配した作業船によって離礁作業が行われ、本事故発生場所付近の対岸にある船揚場に陸揚げされた後、廃船処理となった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、遊漁船業の適正化に関する法律(昭和63年法律第99号)に基づき、秋田県知事から遊漁船業者の登録を受け、自らを遊漁船業務主任者に選任して、約20年以上遊漁船業を営んでおり、子吉川の航行経験は夜間を含めて豊富であった。また、事故などにつながるような危険を感じたこともなかつた。</p> <p>船長は、子吉川を航行する際、慣れた水域なので、ふだんからGPSプロッターの画面を見ていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、以前から子吉川を夜間帰航する際に目安にしていた建物の明かりがついていなかったが、右岸の様子が見えていた安心感や長年の経験からの油断があつて、目視のまま操船を行った。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「夜間におけるプレジャーボートの港湾施設への衝突事故防止に向けて」(運輸安全委員会事務局神戸事務</p>

	<p>所作成、令和4年6月発行)によれば、船長の夜間航行経験の多寡に関わらず、事故は発生しており、夜間航行経験が豊富な船長の場合の事故発生要因の一因として、過信などを背景に、目視のみに頼って操船に当たっていたことなどが記載されている。</p> <p>船長及び釣り客6人は、本事故当時、全員救命胴衣を着用していた。(図1参照)</p> <div data-bbox="547 461 1423 810" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>← 船首側 船尾側 →</p> <p>● : 船長 ○ : 釣り客</p> </div> <p style="text-align: center;">図1 船長及び釣り客の乗船位置略図</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、月明かりのない暗夜の中、子吉川を手動操舵により東進中、船長が、船位の確認を目視のみで行い、GPSプロッターを活用していなかったことから、予定変針場所を通過したことに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、船位の確認を目視のみで行い、GPSプロッターを活用していなかったものと考えられる。</p> <p>(1) ふだんから子吉川を航行する際にGPSプロッターの画面を見ていなかったこと。</p> <p>(2) 帰航の際に目安にしていた建物の明かりががついていなかったが、右岸の様子が見えていた安心感や長年の経験からの油断があったこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が子吉川を手動操舵により東進中、船長が、船位の確認を目視のみで行い、GPSプロッターを活用していなかったため、予定変針場所を通過したことに気付かず、本件浅所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"> ・船長は、慣れた海域であっても、夜間や視界不良時に航行する場合、目視のみに頼らず、GPSプロッター等の航海計器も有効に活用しながら、常時、周囲の適切な見張りを行って、船位や障害物との位置関係を確認して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図



国土地理院Webサイトの地理院地図を使用して作成

写真2 本船の損傷状況



左舷船底部を撮影



キール部を撮影