

# 船舶事故調査報告書

令和7年7月16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 高橋 明 子

事故種類	衝突（岩場）
発生日時	令和6年7月28日 00時37分ごろ
発生場所	島根県松江市地蔵 <sup>まつえ じの ごぜん</sup> 御前島北岸 美保関灯台 <sup>みほのせき</sup> から真方位052° 400m付近 （概位 北緯35° 34.2′ 東経133° 19.7′）
事故の概要	遊漁船 <sup>しゅんせい</sup> 春静丸は、南進中、岩場に衝突した。 春静丸は、釣り客4人が負傷し、船首部外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月1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 春静丸、6.77トン SN2-1081（漁船登録番号）、個人所有 11.60m (Lr) × 2.53m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、254.80kW、昭和55年1月12日 第272-8020号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 79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49年10月24日 免許証交付日 令和2年2月12日 （令和7年3月4日まで有効）
死傷者等	軽傷 4人（釣り客）
損傷	船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人（以下「釣り客A」、「釣り客B」、「釣り客C」、「釣り客D」、「釣り客E」、「釣り客F」及び「釣り客G」という。）を乗せ、令和6年7月27日18時00分ごろ、松江市美保関漁港を出航し、松江市地蔵崎北方沖の釣り場で遊漁を行った。 船長は、28日00時00分ごろ遊漁を終えて帰港することとし、00時10分ごろ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、法定灯火のほかに船首甲板上を照らすLEDライト（以下「本件ライト」

という。)を点灯させた状態で、美保関灯台を針路目標として操舵室後部に設置した台の上に立ち約10ノットの対地速力で手動操舵により本船を南進させた。

(写真1、2 参照)



写真1 船長の操船位置



写真2 本船の灯火

本船が帰港中、操舵室前方の甲板には、釣り客Cが船酔いのため頭部を船首方に向けて横になり、釣り客E、釣り客D及び釣り客Gがクーラーボックスの上に腰を掛け、操舵室後方には、釣り客Aが釣り道具入れの上に、釣り客Bがクーラーボックスの上にそれぞれ腰を掛け、操舵室右舷側には、釣り客Fが甲板上に腰を下ろしていた。

(図1 参照)

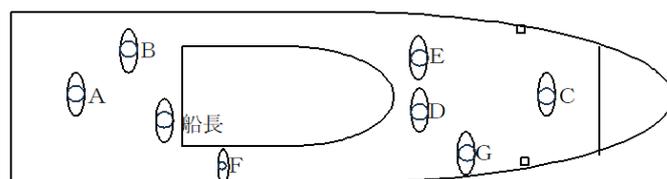


図1 乗船位置

本船は、地ノ御前島北方沖を航行中、船長が、衝突直前に地ノ御前

	<p>島を至近に見たがどうすることもできず、00時37分ごろ同島北岸の岩場に衝突した。</p> <p>本船は、00時52分ごろ、自力で美保関漁港に帰港し、船長の家族が119番通報して救急車を要請し、海上保安庁には救急から事故の通報がなされた。</p> <p>釣り客Cは、救急車で松江市内の病院に搬送されて治療を受け、自宅に帰宅後、岡山県早島町の医療機関で第6胸椎圧迫骨折、頸椎捻挫の診断を受けた。</p> <p>釣り客Eは、松江市内の病院で頸椎捻挫、右眼窩部打撲傷、釣り客Fは、岡山県総社市の医療機関で左肋骨骨折、釣り客Gは、岡山県岡山市内の病院で左顔面挫創、右膝打撲の診断を自宅帰宅後にそれぞれ受けた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真3 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだん夜間に地蔵埼沖から帰港するときは、美保関灯台を針路目標とし、同灯台に近づいてからは、同灯台直下にある美保関地ノ御前島照射灯（以下「美保関地ノ御前島」を省略する。）により照らされた地ノ御前島の岩場を目視で確認していた。</p> <p>船長は、これまでは操舵室内のGPSプロッターで船位を確認しながら航行していたが、本事故時、修理を終えたばかりの操舵室後部の舵輪の操作を試してみたかったので、GPSプロッターの画面が見えない操舵室後部の台の上に乗って操舵を行っていた。</p> <p>船長は、本船に初めて乗船した釣り客が釣り道具の片付けなどがしやすいと思い、本件ライトを点灯したまま航行していたので、船首方が見えづらく、地ノ御前島に直前まで気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、これまでに本件ライトを点灯していない状態でしか航行したことがなく、本件ライトを点灯した状態での船首方の見通し状況について把握していなかった。</p> <p>船長は、これまでと同様に照射灯に照らされた地ノ御前島が見えたら、同島を右舷方に見ながら航行すればよいと思っていた。</p> <p>釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、地ノ御前島北方沖を南進中、船長が、レーダーやGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行わなかったこと及び船首方の見張りの支障となる本件ライトを点灯させていたことから、地ノ御前島に接近していることに気付かないまま航行を続け、同島北岸の岩</p>

	<p>場に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでは操舵室内のGPSプロッターで船位を確認しながら航行していたが、本事故時は、修理を終えたばかりの操舵室後部の舵輪の操作を試してみようと思い、GPSプロッターの画面が見えない操舵室後部の台の上に乗って操舵を行っていたことから、船位の確認が適切に行うことができなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、釣り客が道具の片付けがしやすいと思い、本件ライトを点灯したまま航行を続けていたことから、船首方が見えづらく、地ノ御前島に衝突直前まで気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでに本件ライトを点灯したまま航行したことがなく、本件ライトを点灯した状態での船首方の見通し状況について把握していなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでと同様に照射灯に照らされた地ノ御前島が見えたら、同島を右舷方に見ながら航行すればよいと思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、地ノ御前島北方沖において、船長が、レーダーやGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行わなかつたこと及び船首方の見張りの支障となる本件ライトを点灯させていたため、地ノ御前島に接近していることに気付かないまま航行を続け、同島北岸の岩場に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行中は、目視のみの見張りに頼ることなく、レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認すること。</li> <li>・ 船長は、見張りの支障となる灯火は消灯して航行すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、暴露甲板上で操船等する際は、救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

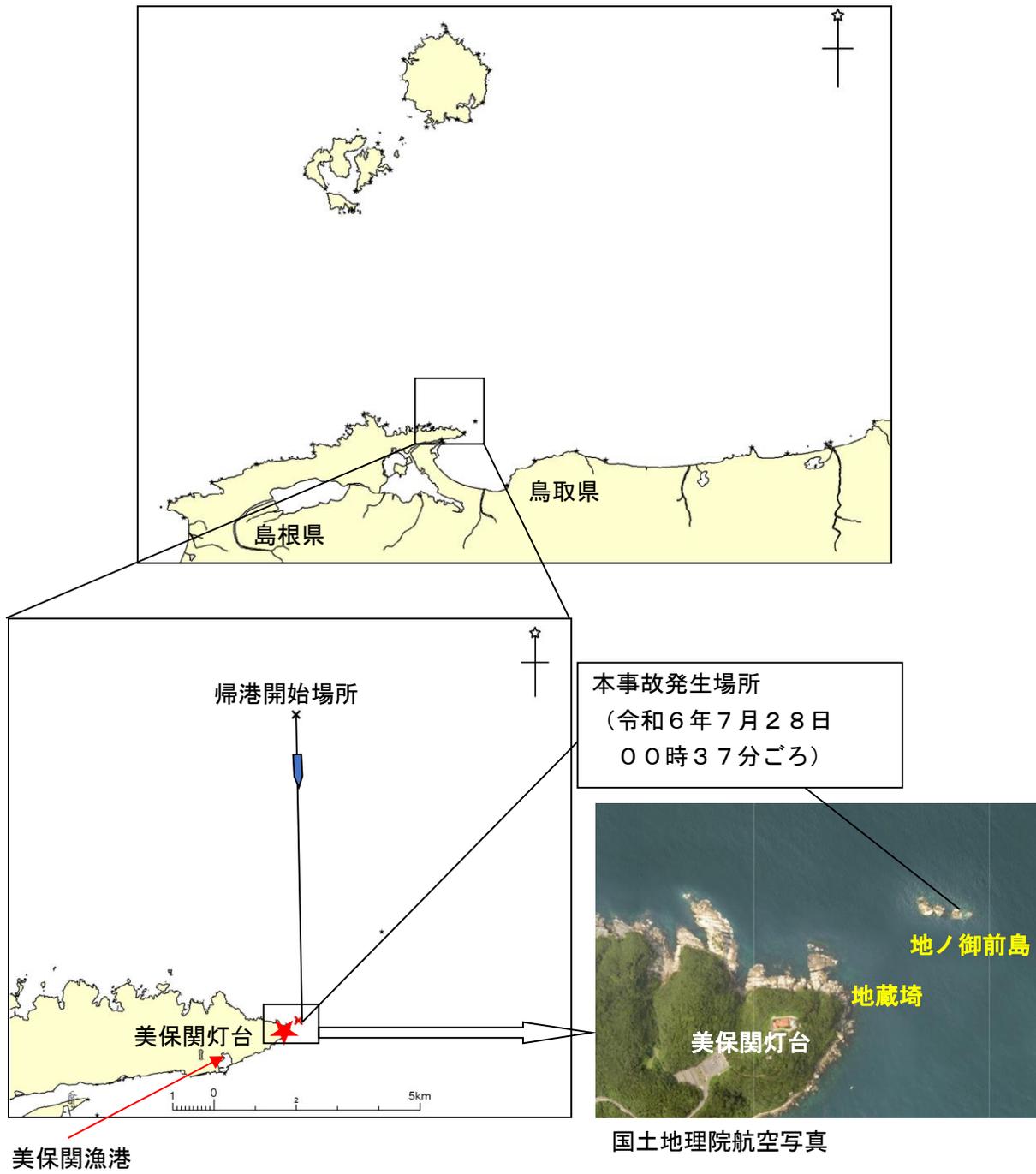


写真3 本船

