

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

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年7月7日 06時02分ごろ
発生場所	広島県江田島市絵ノ島南方沖 安芸絵ノ島灯台から真方位167°370m付近 (概位 北緯34°17.3′ 東経132°21.8′)
事故の概要	瀬渡船めばる丸は、西南西進中、干出岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月15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	瀬渡船 めばる丸、2.2トン HS3-43729（漁船登録番号）、個人所有 第260-47496号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、プロペラ先端部に欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約177cm（広島） 日出時刻：05時04分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、瀬渡しの目的で、広島湾内の各島に向けて広島市西区草津漁港を出航した。</p> <p>船長は、操縦区画で立って操船に当たり、GPSプロッターを作動させ、複数の島が画面上に表示される広域表示とし、約15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、本船を航行させた。</p> <p>船長は、広島市南区弁天島で釣り客5人を降ろし、残りの釣り客を絵ノ島西岸の磯に降ろす目的で、絵ノ島へ向けて操船を続けた。</p> <p>船長は、本船が絵ノ島南方沖を西南西進中、同島南方沖に干出岩(以下「本件干出岩」という。)があることを知っていたので、約5knに減速し、本件干出岩の南方沖を通して絵ノ島南西方沖の磯へ航行しようとしていたところ、本船が本件干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、釣り客のけがの有無及び本船の損傷状況を確認した後、118番通報を行い、その後、遊漁船仲間である友人に救助を依頼した。</p> <p>本船は、来援した友人の漁船により引き出された後、釣り客5人を乗せた状態で自力航行し、草津漁港に帰航した。</p> <p>船長は、弁天島で降ろした釣り客5人の移動について、遊漁船仲間に移送を依頼し、釣り客5人は、釣りを終えた後、他の遊漁船で草津漁港に戻った。</p>

	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.8mであった。</p> <p>船長は、絵ノ島付近に釣り客を乗せて航行した経験が幾度もあったので、本件干出岩の存在は知っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件干出岩が海面下であり、目視で確認できないことは分かっていたが、慣れた海域で干出岩の概位は把握しているつもりであったので、目測で把握した自船と絵ノ島南端との距離を基に、本件干出岩の概位を目視で推測しながら航行を続け、GPSプロッターで本件干出岩の正確な位置を確認しなかった。</p> <p>本船に搭載しているGPSプロッターは、拡大表示にすると本件干出岩を表示できるものであったが、船長は、慣れた海域ではふだんから目視による船位の確認を行っており、本事故時もGPSプロッターを確認していなかった。</p> <p>海図W1112B（広島港西部）には、本件干出岩が記載されていた。</p> <p>船長及び釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、絵ノ島東方沖を西南西進中、本件干出岩が海面下であり目視で確認できない状況下、船長が、目視のみで船位を把握し、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行わなかったことから、本件干出岩に接近し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、出航時からGPSプロッターを起動していたものの、ふだんから慣れた海域では目視のみで船位を確認していたことから、本事故時もGPSプロッターによる船位の確認を行わなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、絵ノ島東方沖を西南西進中、本件干出岩が海面下であり目視で確認できない状況下、船長が、慣れた海域であったので目視のみに頼り、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行わなかったため、本件干出岩に接近し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><b>再発防止策</b></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、干出岩など陰礁域が存在する海域を航行する場合、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、自船の船位を確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

