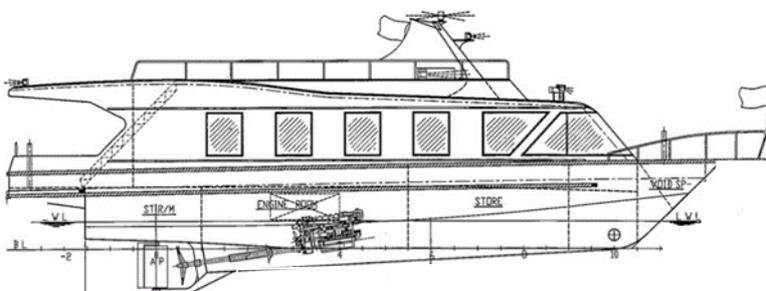


# 船舶インシデント調査報告書

令和7年1月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和6年7月26日 21時00分ごろ
発生場所	島根県松江市嫁ヶ島北東方沖（宍道湖東端部） 稻荷上三等三角点から真方位312° 740m付近 （概位 北緯35° 27.6′ 東経133° 03.0′）
インシデントの概要	旅客船リバービュー号2は、東進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和6年8月1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
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客船 リバービュー号2、19トン 243-16050島根、個人所有  <p style="text-align: center;">図1 本船</p>
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	なし
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 水象：平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、旅客12人を乗せ、19時00分ごろ、宍道湖を視察する目的で、法定灯火を表示して、島根県松江港遊覧船乗り場付近の岸壁から出航した。</p> <p>本船は、大橋川の中央付近を西進し、宍道湖大橋を通過して宍道湖東端に至り、宍道湖東部の航路（以下「本件航路」という。）を示す浮標を右に見て南西進し、航路を出航した後に西進して、嫁ヶ島北西方沖で錨泊を開始した。</p> <p>本件航路の標識として、赤灯を備えた浮標（東からS-4、S-6、S-8（以下「本件浮標」という。）、S-10、S-12）が設置されており、浮標S-4の東方に緑灯を備えた浮標S-3があった。</p> <p>それぞれの灯質は、4秒1閃光であったが、浮標S-10は、仮灯で、本事故当時、消灯していた。</p> <p>船長は、視察が終了したので、往路と同じコースで帰航することとした。</p>

船長は、船首部の操船区画で操船に当たり、旅客1人は船長の隣で操船に関する話等を、また、旅客1人は操船区画後方の旅客区画で打合せ等を行っていた。(図2参照)

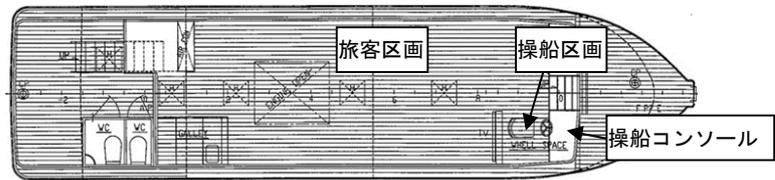


図2 上甲板配置

船長は、浮標S-12を左に見て本船を東進させた後、本件浮標を見付けることができず、目視で本件浮標を探していた。

本船は、東進を続け、船長が船首方に認めた赤色の灯火を本件浮標と思い、同灯火に向けて航行を続けたところ、嫁ヶ島北東方沖の浅所に座洲した。

船長は、本船を前後進させて浅所から離れようとしたが動かなかつたので、本船の状態等を調査した後、警察に本インシデントの発生を通報した。

船長及び旅客12人は、船長が手配した船舶で、本インシデント発生場所付近の湖岸に移送され、本船は、後日浅所から引き下ろされて自力で帰航した。

本船の喫水は、船首が約0.70m、船尾が約1.75mであった。

本インシデント発生場所付近に流れはなかった。

本船のGPSプロッターには、本件航路を過去に航行した際の航跡が表示されていたが、本インシデント時、同画面が縮小表示であったので、船長は、本船が過去の航跡から外れているのを確認するのが難しい状態であった。

船長は、GPSプロッターの画面を拡大表示として、ふだんのように船位を確認していれば良かったと、本インシデント後に思った。

(写真1参照)



写真1 操船コンソール及びGPSプロッター

船長は、平成13年から宍道湖で旅客船を運航しており、多い年で、年100回程度運航していた。

	<p>船長は、ふだんから水深2 mより浅い水域には接近しないよう気を付けていた。</p> <p>船長は、本インシデント発生時、疲れていたため、判断力や視力が落ちて本件浮標を見付けることが難しかったのではないかと本インシデント後に思った。</p> <p>船長が本件浮標と思った赤色の灯火は、延縄<sup>はえ</sup>が設置されていることを示す灯火であった。</p> <p>(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)</p>
分析	<p>本船は、東進中、船長が、船首方に見えた赤色の灯火を本件浮標と思い、GPSプロッターで船位を確認しなかったことから、浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、疲れていたことから、判断力が低下する等して、船首方に見えた赤色の灯火を本件浮標と思った可能性があるものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの表示を縮小表示にしていたことから、自船の位置を正確に確認できない状況であったと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、東進中、船長が、船首方に見えた赤色の灯火を本件浮標と思い、GPSプロッターで船位を確認しなかったため、浅所に座洲し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"> <li>・ 船長は、航路の浮標等を視認できない場合、無理に浮標等を探しながら航行を続けることなく、GPSプロッター等で船位を確認して、航路内を航行すること。</li> <li>・ 船長は、疲労を感じた場合、無理に出航しないこと。</li> </ul>

付図1 インシデント発生場所概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作