

船舶事故調査報告書

令和5年8月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年6月19日 17時45分ごろ
発生場所	山口県下関市神田岬北西方沖 特牛灯台から真方位218° 2.2海里付近 (概位 北緯34°17.4′ 東経130°51.9′)
事故の概要	遊漁船Ocean Dreamerは、南南西進中、浅所に乗り揚げた。 Ocean Dreamer は、釣り客1人が負傷し、船底に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 Ocean Dreamer、2.9トン 291-36273山口、個人所有 9.54m (Lr) × 2.43m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成8年6月
乗組員等に関する情報	船長 26歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成30年7月2日 免許証交付日 平成30年9月13日 (令和5年9月12日まで有効)
死傷者等	軽傷 1人（釣り客A）
損傷	船底に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日没時刻：19時30分ごろ（下関市）
事故の経過	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4年6月19日07時00分ごろ、下関市角島周辺の釣り場に向けて下関市安岡漁港を出航した。 本船は、08時00分ごろ角島西方沖の釣り場に至り、08時30分ごろから釣り場を移動しながら釣りを始めた。 本船は、ふだん、15時00分ごろ帰航していたものの、当時は、船長が釣り客にいろいろな魚種を釣らせたいと思い、16時00分ご

ろ角島北東方沖の三ヶ瀬と呼ばれる釣り場に移動して釣りをした後、17時25分ごろ、帰航することとした。

本船は、船長が操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、広範囲を表示する設定としたGPSプロッターの画面と目視による見張りを行いながら、約19ノットの対地速力で下関市特牛港西方沖を南進した。

本船には、操舵室の船首側下部に船室があり、釣り客A及び釣り客Bが船室で休んでおり、釣り客Cが操縦席の左舷側の床に右舷側（船長の方）を向いて座り、釣り客Dが操舵室後方に設置されたトイレの壁にもたれ掛かるようにして床に座り、釣り客Eと釣り客Fが船尾に置かれた物入れの上に腰を掛けていた。（図1、写真1～2参照）

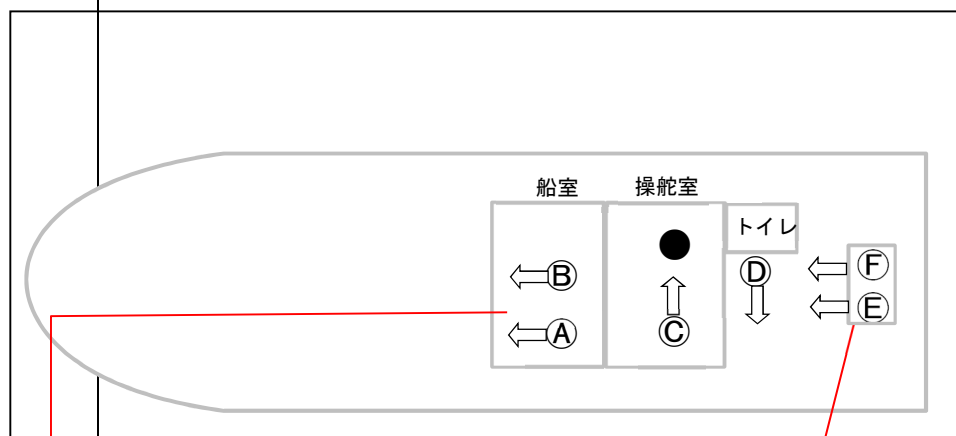


図1 船長及び釣り客の位置



写真1 操舵室と船室

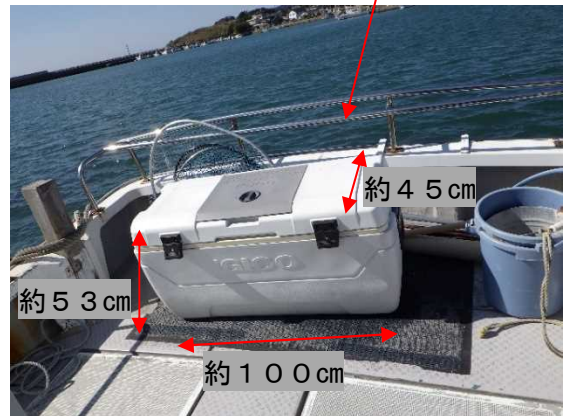


写真2 釣り客が腰を掛けていた物入れ

船長は、特牛港南西方沖にある^{ねずみ}鼠島の東方沖を航行中、神田岬西方沖にふだん設置されている定置網が設置されていないことを認め、神田岬寄りに航行すれば航行距離が短くなり少しでも早く帰航できると思い、本船の船首を南南西方に向けて航行させた。

船長は、本船が17時45分ごろ衝撃を受けたので、周囲を見渡したところ、神田岬北西方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗

	<p>り揚げたことを知り、微速力後進をかけて本船を離礁させた。</p> <p>乗り揚げた衝撃で、釣り客Aは、船室の壁で頭部を打撲した。</p> <p>船長は、本船の損傷状況を確認した後、携帯電話で僚船に救助を求め、来援した僚船に全員移乗させて下関市小串漁港へ入港した。</p> <p>本船は、本事故の翌日、僚船により安岡漁港までえい航された。</p> <p>船長は、僚船から救援を受けたので、海上保安庁への通報を行わなかった。</p> <p>釣り客Aは、本事故後、病院を受診したところ、頭部打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、操縦席に腰を掛けて約19ノットの速力で航行中、本船の船首方に死角は生じておらず、前方の見張りに支障となるものはなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、帰港後に釣った魚を捌き、釣り客に食べてもらいたいと思って気持ちが焦っており、ふだんは神田岬西方沖に定置網が設置されているので、同岬西方沖を約800m離して大きく回って帰航するところ、少しでも早く帰航しようと、初めて神田岬の陸岸寄りを航行した。</p> <p>本船は、船長が、慣れた海域で、ふだんから帰港地まで映るようにGPSプロッターの画面を広範囲表示にしており、本件浅所及び等深線がGPSプロッターの画面に表示されていなかった。</p> <p>船長は、本件浅所があることを知っていたが、水深や浅所の拡張状況を調べたことがなく、ふだん漁船が定置網を入れて作業している海域なので、本船が乗り揚げられるほどの浅い海域と思わず、安全に航行できると思い、同岬の北西方約400m沖にある干出岩（以下「本件干出岩」という。）を避けて航行すれば大丈夫と思った。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターの画面を拡大表示としたところ、本件干出岩の周囲に浅所が表示されたので、初めて航行する場所では、GPSプロッターの画面を拡大表示にして船位を確認しながら航行すれば、本件浅所に気付いたのではないかと思った。</p> <p>船長は、いつもの帰航開始時刻より遅くなり、航行距離を短くしようとふだんは航行しない陸岸寄りを航行してしまったと本事故後に思った。</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、神田岬北西方沖を南南西進中、船長が、初めて航行する陸岸寄りの海域で、GPSプロッターの画面を広範囲表示としたまま目</p>

	<p>視で航行を続けたことから、本件浅所に向かっていていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、いつもの帰航開始時刻より遅くなり、少しでも早く帰航しようと思って気持ちが焦っていたところ、ふだん設置されている定置網が設置されていないことを認め、神田岬寄りに航行すれば航行距離が短くなり少しでも早く帰航できると思ったことから、初めて神田岬の陸岸寄りを航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件浅所があることを知っていたものの、ふだん漁船が定置網漁をしており、本船が乗り上げるほどの浅い海域であると思わなかったことから、安全に航行できると思い、GPSプロッターの画面を広範囲表示としたまま航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が神田岬北西方沖を南南西進中、船長が、初めて航行する陸岸寄りの海域で、GPSプロッターの画面を広範囲表示としたまま目視で航行を続けたため、本件浅所に向かっていていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、浅所等の障害物を確認できるよう、目視だけでなく、GPSプロッターの画面表示を適切に設定して確認しながら航行すること。 ・ 船長は、航行予定の海域について事前に海図で浅所の水深や拡延状況などを把握しておくこと。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁へ通報すること。

付図1 事故発生経過概略図



写真3 本船

