

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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5年5月27日 23時25分ごろ
発生場所	山口県萩市九島西方沖 萩港灯台から真方位287° 1.2海里付近 (概位 北緯34°26.8′ 東経131°23.5′)
事故の概要	プレジャーボートSEA GULLは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年6月6日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート SEA GULL、5トン未満（長さ10.07m）
船舶番号、船舶所有者等	243-19424山口、個人所有
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	船底に亀裂を伴う擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 低潮時 月没時刻：00時41分ごろ（月齢7.5） 萩市には、令和5年5月27日10時12分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、船長が、操舵室上方のフライングブリッジの椅子（以下「操縦席」という。）に腰を掛け、GPSプロッターを作動させ、九島南西方の観音喰合瀬西灯浮標（以下「緑灯」という。）南方沖を航行していた。</p> <p>船長は、航行中、突風により掛けていた眼鏡を吹き飛ばされた。</p> <p>船長は、眼鏡を探す目的で機関を中立運転として漂泊し、操縦席の周囲を探したものの眼鏡を見付けることができなかった。</p> <p>船長は、操舵室前部の船室にコンタクトレンズを置いていたので、操舵室に下りて船室に行き、コンタクトレンズを装着して再び操縦席に上がり、周囲を見渡したところ、漂泊を始めたときとは大きく異なる島影などの風景に遭遇し、パニック状態に陥った。</p> <p>船長は、南風により北方に圧流されたと思い、左舷後方に緑灯が見えていたので、緑灯の方向に航行すれば予定針路に戻ることができると考えた。</p> <p>船長は、本船を反転させ、急いで予定針路に戻ろうとし、目視のみにより見張りを行いながら約5ノットの対地速力で航行していたところ、船底から岩礁を擦る音が聞こえて本船が停止し、浅所に乗り揚げたことを知った。</p>

	<p>船長は、所属するマリーナに本事故の発生を連絡し、マリーナの職員が海上保安部に通報した。</p> <p>本船は、船長及び友人が乗船したまま、翌28日朝、山口県水難救済会所属の船舶により、浅所から引き出されて離礁し、萩市萩港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p> <p>船長は、緑灯が左舷標識であり、緑灯の東方海域に浅所が存在することを知っていたものの、本事故当時パニック状態に陥っていたので、急いで予定針路に戻ろうとし、GPSプロッターで船位を確認することを思い付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>海図W1175(萩港)によれば、九島西方海域には暗岩等の浅所が拡延している。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、裸眼視力が、右0.01、左0.06であり、矯正視力が、右1.2、左0.8であった。</p> <p>船長は、ふだん釣り場から萩港に帰航する際、緑灯を左方に見て左転し、萩港灯台(灯質:単明暗白光 明6秒暗2秒、92°から116°まで赤色で九島及びその付近の岩礁を示す)を船首目標として東進しており、九島及びその付近の岩礁域に対する避険線を設定していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、漂白中の強風で圧流された後、予定針路に戻るため急いで九島西方沖を航行中、船長が、GPSプロッターで船位を確認することを思い付かないまま目視のみにより航行したことから、浅所に向かっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操縦席を離れた後、コンタクトレンズを装着して再び操縦席に戻った際、漂泊を始めたときとは大きく異なる風景に遭遇してパニック状態に陥ったことから、緑灯が左舷標識であり、緑灯の東方海域に浅所が存在することを知っていたものの、急いで予定針路に戻ろうとして、GPSプロッターで船位を確認することを思い付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、裸眼での視力が悪かったことから、眼鏡が飛ばされた際、周囲の景色が変化して本船が北方に圧流されていることに気付かず、コンタクトレンズを装着して周囲を見渡し、パニック状態に陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、九島南西方沖を航行中、船長が、突風により眼鏡を飛ばされ、眼鏡を探す目的で機関を中立運転とし、操縦席を離れて漂泊したことから、南風により、予定針路から外れて北方の九島西方沖に圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長は、緑灯を通過後、萩港に向けて航行する際、避険線を設定していなかったことから、浅所が拡延する海域の近くを航行し、漂泊を</p>

	始めた際、南風により九島西方沖に圧流されたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が九島西方沖を航行中、船長が、自船の位置を見失ったことでパニックに陥り、GPSプロッターで船位を確認しないまま航行を続けたため、浅所に向かっていくことに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。
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、浅所が拡延する海域の周辺を航行する際、目視のみに頼らず、航海計器を活用して船位及び水路状況を把握し、浅所から十分に距離を隔てて航行すること。</li> <li>・ 船長は、浅所が拡延する海域の周辺において、強風時に漂流する場合、浅所域から十分に離れた沖合に出ること。</li> <li>・ 視力が悪い船長は、フライングブリッジで操船する場合、眼鏡を飛ばされないようにバンド等で固定するか、コンタクトレンズを装着することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

