

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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4月20日 09時45分ごろ |
| 発生場所 | 山口県周防大島町情島東岸沖 情島灯台から真方位044° 1,000m付近 (概位 北緯33°57.6′ 東経132°28.9′) |
| 事故の概要 | 漁船みほ丸は、南東進中、暗岩に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年7月5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 | 漁船 みほ丸、2.1トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | YG3-63445（漁船登録番号）、個人所有 |
| 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 | 船底及びプロペラの擦過傷等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 霧、風向 南南西、風速 約1.6m/s、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 周防大島町には、本事故当日06時07分に濃霧注意報が発表され、本事故当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、情島北東方沖で一本釣り漁を行う目的で周防大島町伊保田港を出港した。</p> <p>船長は、出港する際、霧が発生していることを認めたが、航行の支障にはならない程度の霧であると感じ、また、情島北東方沖まで航行したことが何度もあったので、出港することとした。</p> <p>船長は、情島北東方沖での操業を終えた後、出港時よりも霧が濃くなって視界が不良となっていたが、情島が見えてくれば同島に沿って航行して帰港しようと思い、ふだんより遅い約5ノットの対地速力で、情島のある南東方に向けて航行を開始した。</p> <p>船長は、情島を見つけられないまま、船位を把握していない状態で南東進を続けていたところ、突然、衝撃を感じ、情島東岸沖の暗岩（以下「本件暗岩」という。）に乗り揚げたことを認め、海上保安庁に本事故の発生を通報した。（図1参照）</p> |



図1 事故発生経過概略図

本船は、霧が薄くなった後、船長が救援を依頼した知人の漁船にえい航され、帰港した。

船長は、出港前に気象情報を確認しておらず、周防大島町に濃霧注意報が発表されていることを知らなかった。

本船には、GPSプロッターが備えられていたが、船長は操作方を把握していなかったためふだんから使用していなかった。

本船には、レーダーが備えられていなかった。

本船の喫水は、船首不詳、船尾約1mであった。

船長は、救命胴衣を着用していた。

分析

本船は、濃霧注意報が発表され、霧により視界が不良となっている状況下、情島東方沖を南東進中、船長が、船位を把握していない状態で航行を続けたことから、本件暗岩に向けて航行していることに気付かず、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、本船に設置していたGPSプロッターの操作方を把握しておらず、使用することができなかったことから、霧により視界が不良となっている中、船位を把握していない状態で航行を続けたものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、濃霧注意報が発表され、霧により視界が不良となっている状況下、情島東方沖を南東進中、船長が、船位を把握していない状態で航行を続けたため、本件暗岩に向けて航行していることに気付かず、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。

再発防止策

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。

- ・ 操船者は、慣れた海域を航行する場合であっても、発航する前に最新の気象情報を確認するとともに、濃霧注意報が発表されている場合、濃霧下において船位を適切に確認することができる手段を確保できないのであれば、発航を控えること。
- ・ 操船者は、自船が備える航海計器の使用方に慣熟し、必要に応じてそれらの計器を使用しながら、船位を適切に確認すること。