

船舶事故調査報告書

令和6年4月24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10月29日 04時30分ごろ
発生場所	関門港戸畑航路東方沖 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位144° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 55.3′ 東経130° 52.1′）
事故の概要	プレジャーボート ^{こしょう} 光洋丸は、北西進中、防波堤基礎部の岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年11月14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 光洋丸、5トン未満（長さ7.10m）
船舶番号、船舶所有者等	260-9354福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、舵及びプロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りの目的で、関門港戸畑航路西方沖の釣り場に向け、関門港門司区の旧門司船だまりを出航した。</p> <p>本船は、約10ノットの対地速力で手動操舵により関門港若松区を北西進中、船長が、釣り場が近づいたので、船首方の釣り場を見ながら航行を続けていたところ、船首方至近に防波堤（以下「本件防波堤」という。）が見え、急いで主機を後進に入れたものの、本件防波堤基礎部の岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗船者が負傷していないことを確認した後、118番通報を行い、本船は、来援した巡視艇に引き出され、関門港若松区の岸壁にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> <p>船長は、本事故当時、本件防波堤があることを知らず、夜間、本事故発生場所付近を航行するのが初めてであり、本事故後、GPSプロッターの画面を拡大表示したところ、本件防波堤が表示されたので、GPSプロッターの画面を拡大表示して水路の状況を確認すれば良かったと思った。</p> <p>船長は、昼間に一度、本事故発生場所付近を航行した際、問題なく航行できたので、GPSプロッターの画面を見ながら航行すれば安全に航行できると思い、事前に海図で水路状況を確認していなかった。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、GPSプロッターの画面に本件防波堤が表示されていない状況下、関門港若松区を北西進中、船長が、本件防波堤の存在を知らず、GPSプロッターの画面を見ながら航行すれば安全に航行できると思い、本件防波堤に向かう針路で航行を続けたことから、本件防波堤に向かって航行していることに気付くのが遅れ、本件防波堤基礎部の岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、昼間に一度、本事故発生場所付近を航行した際、問題なく航行できた経験があったので、事前に海図を調べたり、GPSプロッターの画面を拡大表示したりするなどし、水路の状況を確認していなかったことから、本件防波堤があることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、GPSプロッターの画面に本件防波堤が表示されていない状況下、関門港若松区を北西進中、船長が、本件防波堤の存在を知らず、GPSプロッターの画面を見ながら航行すれば安全に航行できると思い、本件防波堤に向かう針路で航行を続けたため、本件防波堤基礎部の岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、出港前に、航行予定海域の障害物等の状況を海図等で調査しておくこと。 ・ 船長は、定置網等が設置されている海域、浅所付近、港湾施設付近等では、目視のみならずGPSプロッターを適宜拡大表示して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

