

船舶事故調査報告書

令和6年7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12月22日 08時05分ごろ																								
発生場所	山口県下関市彦島大橋北方沖 彦島大橋橋梁灯（C1灯）から真方位012° 1,640m付近 （概位 北緯33° 58.0′ 東経130° 54.6′）																								
事故の概要	交通船創進丸は、沿岸部を左転しながら航行中、定置網に乗り揚げた。																								
事故調査の経過	令和6年1月24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 船舶番号、船舶所有者等	交通船 創進丸、19トン 280-37418山口、大東タンクターミナル株式会社、大東タンクターミナル株式会社六連油槽所（船舶借入人）（A社）																								
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特定																								
負傷者	なし																								
損傷	本船 プロペラ翼に曲損、ブラケットに破損等 定置網 3組のうち1組が全損																								
気象・海象	<p>気象：天気 雪、視程 約10～15m 本事故発生場所の南東方約1.4海里に位置する下関地方気象台の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22日 07:50</td> <td>西南西</td> <td>6.5</td> <td>西北西</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>西南西</td> <td>7.7</td> <td>西</td> <td>17.4</td> </tr> <tr> <td>08:10</td> <td>西南西</td> <td>9.0</td> <td>西</td> <td>15.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 下げ潮の中央期 下関市には、12月20日05時01分に波浪注意報が、20日16時25分に大雪及び風雪注意報が発表され、本事故当時、いずれも継続中であった。</p>	日時	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	22日 07:50	西南西	6.5	西北西	11.0	08:00	西南西	7.7	西	17.4	08:10	西南西	9.0	西	15.0
日時	平均		最大瞬間																						
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																					
22日 07:50	西南西	6.5	西北西	11.0																					
08:00	西南西	7.7	西	17.4																					
08:10	西南西	9.0	西	15.0																					
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、A社の社員10人を乗せ、下関市六連島への送迎の目的で、同市下関漁港の岸壁を出発した。</p> <p>本船は、船長がレーダーを作動させて操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に、乗組員2人が同室左舷側の椅子に腰を掛けて周囲の見張り等にそれぞれ当たっていた。</p> <p>本船は、彦島大橋を通過した後、基準経路に沿う真方位約300°～310°の針路、約10ノットの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、本船が彦島大橋北西方沖に至り、急に西寄りの風が強くな</p>																								

るとともに雪により視界が悪くなり、前方を見通すことができなかったので、不安を感じながら航行を続けた。

船長は、操舵室前部右舷側に設置されたマグネットコンパスの方位を見たところ、本船が基準経路に沿って航行していないことに気付いた。

船長は、その後、乗組員のスマートフォンの地図アプリケーションで本船の位置を確認し、本船が風浪により東方に圧流されていることを確認した。

船長は、急に本船の針路を変えると風浪により船体を制御できなくなるのではないかと考え、徐々に針路を変えながら六連島に向かうこととした。

船長は、左舵を取って彦島大橋北方沖の沿岸部を左転しながら航行を続けていたところ、プロペラにロープが絡まったような振動を感じたので、直ちに主機を中立運転とした。

船長は、しばらくして雪が収まり視界が良くなってきたので、周囲を確認したところ、彦島大橋北方沖の沿岸部に敷設された定置網（以下「本件定置網」という。）を認め、本船が本件定置網に乗り揚げたことを知った。

A社の担当者は、本船に乗船していたA社の社員から本事故発生の連絡を受けた後、海上保安庁に通報した。

本船は、来援した海上保安庁のヘリコプターにより船長ほか乗組員及びA社社員の全員が救助された。

本船は、A社が手配したクレーン付台船の乗組員によってプロペラに絡まっていた網が切断されて引き出された後、作業船により下関漁港までえい航された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.4mであった。

船長は、令和5年4月に小型船舶操縦士免許を取得し、船長としての経験が約2か月であった。

船長は、本件定置網の存在を知らなかった。

船長は、ふだん、彦島大橋を通過した後、六連島を視認できる上、基準経路に沿って操船すれば、障害物等はなく安全に航行できると思っていたので、水路状況を調べたことがなかった。また、レーダーで自船の位置や針路を確認する習慣がなかった。

船長は、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ^{*1}及び海上保安庁の海しる（海洋状況表示システム）^{*2}により、彦島大橋北方沖の沿岸

*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

*2 「海しる（海洋状況表示システム）」とは、海洋関係機関が収集・保有している海洋情報を集約し、衛星情報や海上気象の情報などを地図上で重ね合わせて表示させる海上保安庁によるインターネットサービスをいう。URL: <https://www.msil.go.jp/msil/htm/topwindow.html/>

	<p>部が区画漁業権に基づき漁業が営まれる水域であり、本件定置網の敷設状況について確認できることを知らなかった。</p> <p>船長は、基準経路から大きく外れて彦島大橋北方沖の沿岸部を航行することは初めてであったが、本件定置網の存在を知らなかったため、安全に航行できると思っていた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、大雪及び風雪注意報が発表され、雪により視界が制限された状況下、六連島に向かって北西進中、風浪により東方に圧流されて彦島大橋北方沖を航行する状態となった際、船長が、安全に航行できると思い、彦島大橋北方沖の沿岸部を左転しながら航行したことから、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件定置網の存在を知らなかったことから、彦島大橋北方沖の沿岸部を安全に航行できると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、彦島大橋を通過した後、六連島を視認できる上、基準経路に沿って操船すれば、障害物等はなく安全に航行できると思い、水路状況を調査していなかったことから、本件定置網の存在を知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーで自船の位置や針路を確認する習慣がなかったことから、六連島に向かって北西進中に雪により視界が制限された際、風浪により東方に圧流されて彦島大橋北方沖を航行する状態となったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大雪及び風雪注意報が発表され、雪により視界が制限された状況下、本船が、六連島に向かって北西進中、風浪により東方に圧流されて彦島大橋北方沖を航行する状態となった際、船長が、本件定置網の存在を知らず、安全に航行できると思い、彦島大橋北方沖の沿岸部を左転しながら航行したため、本件定置網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、あらかじめ、風浪により圧流されて沿岸部を航行することとなった場合に備え、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ及び海上保安庁の海しる等により沿岸部を含めた航行予定海域の障害物（定置網等）を調査しておくこと。また、十分に調査していない海域をむやみに航行しないこと。 ・船長は、航行中に雪で視界が制限された際、レーダーを活用して自船の位置及び針路等を速やかに確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

