

船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年3月2日 06時38分頃
発生場所	山口県周南市大津島帝岬東方沖 大津島港本浦防波堤灯台から真方位038° 1,560m付近 (概位 北緯34° 01.2′ 東経131° 42.8′)
事故の概要	旅客船鼓海Ⅱは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月17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 船舶番号、船舶所有者等	旅客船 鼓海Ⅱ、59トン 140519、大津島巡航株式会社（A社） （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	両舷の推進翼に曲損
気象・海象	気象：天気 霧、風向 東、風速 約1m/s、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時間：06時41分頃（周南市）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、大津島瀬戸浜港への回航の目的で、刈尾港を出港した。</p> <p>船長は、出港前、濃霧のため視程が約100mであったが、航行中に霧が晴れるであろうと思い、06時39分の大津島瀬戸浜港からの始発の時間に間に合うよう出港することにしたが、視程について運航管理者に連絡しなかった。</p> <p>運航管理者は、大津島瀬戸浜港から北東約8kmにある周南市築港町のフェリー発着場（以下「徳山港」という。）付近のA社事務所において、ふだん刈尾港の気象海象が通常時と違う場合は船長から連絡があるところ、3月2日の朝は船長から連絡がなかった。このため、徳山港では霧が発生していたものの視程が500m以上あったので、始発の瀬戸浜港から徳山港までの運航を中止しなかった。</p>

写真1 本船（A社提供）

本船は、レーダーを0.75海里レンジとし、GPSプロッターを作動させ、手動操舵により、約8ノットの対地速力で北東進した。

船長は、慣れた海域であったので安全に航行できると思い、レーダー及びGPSプロッターで周囲の状況を確認することなく、目視で見張りを行いながら操船し、左舷方に帝岬が見えたように思えたので、左舵を取った。

本船は、左に旋回しながら船首が西北西を向いた頃、船長が船首方に水上岩を認めた直後に、浅所に乗り揚げた。(図1参照)

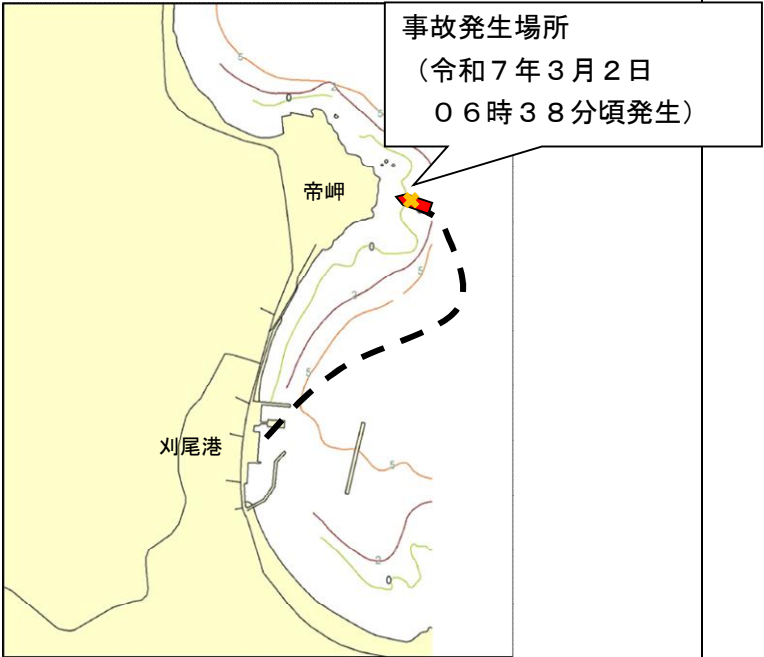


図1 事故発生経過概略図

船長は、本事故の発生をA社に連絡し、A社が運輸局及び海上保安庁に通報した。

本船は、損傷した推進器が修理された後、4月4日から定期航路の運航を再開した。

本船の喫水は、船首が約0.8m、船尾が約1.7mであった。

A社の安全管理規程の運航基準では、風速13m/s以上、波高1.5m以上、視程500m以下の、いずれか一つに達すると認められるときは、刈尾港からの発航を中止することとなっていた。

運航管理者及び船長は、インターネット等で、気象海象の情報を入手していた。

船長は、令和5年1月にA社に入社して、A社の船舶に乗船し、令和5年4月から船長として乗船していた。

分析

本船は、濃霧で視程が約100mの状況下で航行中、船長が、慣れた海域であり安全に航行できると思い、レーダー及びGPSプロッターで周囲の状況を確認しなかったことから、前路の浅所に気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。

	<p>船長は、視程が約１００ｍであったが、いずれ霧が晴れると思ったことから、運航管理者に視程の情報を連絡せず、刈尾港を出港したものと考えられる。</p> <p>運航管理者は、船長から刈尾港の視程の情報が連絡されず、徳山港の視程が５００ｍ以上あったことから、本船を刈尾港から出港させたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、濃霧で視程が約１００ｍの状況下で航行中、船長が、レーダー及びＧＰＳプロッターで周囲の状況を確認しなかったため、前路の浅所に気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本船の船長に気象海象の情報を運航管理者に報告させることとした。</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"> ・ 操船者は、航行中、レーダー、ＧＰＳプロッター等で船位、周囲の状況を確認し、浅所等から十分離れて航行すること。