

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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6年7月21日 10時40分ごろ
発生場所	山口県下関市竹ノ子島西方沖 下関南風泊東防波堤灯台から真方位259° 1,020m付近 (概位 北緯33° 57.1' 東経130° 52.3')
事故の概要	遊漁船筑前蛭子丸は、北東進中、干出浜に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月19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	遊漁船 筑前蛭子丸、5トン未満（長さ9.40m）
船舶番号、船舶所有者等	290-21123福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	推進器軸及び舵軸に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮位 約160cm（八幡） 下関市には、7月18日04時36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、知人1人及び釣り客5人を乗せ、遊漁の目的で関門港若松区第2区の松ヶ島船溜まりを出港し、若松航路の南側で遊漁を行った後、竹ノ子島北東方沖の釣り場（以下「本件釣り場」という。）へ向けて移動を開始した。</p> <p>本船は、船長が、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、針路を関門航路第9号灯浮標（以下、灯浮標については「関門航路」を省略する。）の西方沖に向け、約10ノットの対地速力で北東進した。</p> <p>船長は、関門航路を横断して第9号灯浮標を通過する際、目視により船首方の海面状況を確認しながら航行すれば安全に航行できると思い、航行を続けていたところ、推進器及び舵に衝撃があり、機関が停止した。</p> <p>船長は、その後、本船が風浪等で圧流され、竹ノ子島西岸に漂着したので、知人及び釣り客と共に上陸した。</p> <p>船長は、別の知人に携帯電話で連絡して救助を依頼し、来援した同知人の船で本船の引き出しを試みたが、引き出すことができず、118番通報した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.2mであった。</p> <p>船長は、これまで、若松航路南側の海域、関門港若松区第6区の安瀬泊地、本件釣り場の順で遊漁を行っており、若松航路南側の海域</p>

	<p>から本件釣り場に直接向かったのは、今回が初めてであった。</p> <p>船長は、ふだん、本件釣り場から松ヶ島船溜まりに帰港する際は、第7号灯浮標の北方を通過していた。</p> <p>海図W135（関門海峡）、W1263（関門港中部）及びW1264（関門港北部）によれば、竹ノ子島西方沖には干出浜が拡張しており、その西端に高さ約0.4mの干出浜（以下「本件干出浜」という。）が存在していた。</p> <p>船長は、竹ノ子島西方沖の干出浜の拡張状況を把握しておらず、また、本船のGPSプロッターに本件干出浜が表示されていたものの、GPSプロッターを活用するなどして水路状況及び船位を確認していなかった。</p> <p>船長、知人及び釣り客は全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、竹ノ子島西方沖を北東進中、船長が本件干出浜に気付かず、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、目視により船首方の海面状況を確認すれば、水路を安全に航行できると思い、GPSプロッターを活用しなかったことから、本件干出浜に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>GPSプロッターには、本件干出浜が表示されていたことから、船長がGPSプロッターを活用すれば、水路状況及び船位が正確に確認できたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、竹ノ子島北西方沖を北東進中、船長がGPSプロッターを活用するなどして船位を正確に確認していなかったため、本件干出浜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、事前に航行予定海域の水路調査を行うとともに、航行の際にはGPSプロッターを活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

