

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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5月11日 11時50分頃
発生場所	山口県下関市前田地先海岸 門司埼灯台から真方位038° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 58.5′ 東経130° 58.5′）
事故の概要	プレジャーボート元洋丸 <sup>げんよう</sup> は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月21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 元洋丸、5トン未満（長さ8.73m）
船舶番号、船舶所有者等	291-25965福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約281cm（前田） 潮流 西流約2.0ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、下関市長府沖で釣りを終えて関門港門司区の定係地に帰航しようと、下関市前田沖の関門航路の北側を約10knの対地速力で手動操舵により南西進していた。</p> <p>本船は、レーダーやGPSプロッターを装備しておらず、船長が、陸岸や関門航路の灯浮標を目視しながら、ほぼ満潮時であったので陸岸近くを航行できると思い、ふだんより陸岸に近づいて航行していたところ、浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、舵板が曲損したことを認め、本船はすぐに離礁したものの、舵が思うように効かなくなり航行不能と判断し、主機を中立として118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、その後、潮流により圧流され、陸岸に近い浅所に再度乗り揚げた。</p> <p>船長は、陸岸から来援した海上保安官と共に、船体に破口や油漏れがないことを確認し、船首及び船尾から投錨して本船を固定した後、陸岸に避難した。</p> <p>本船は、本事故の翌日、船長が依頼した知人の小型船により引き出され、関門港田野浦区にえい航された。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本海域での釣りの経験が豊富で、これまでも釣りから戻る時には、関門航路を航行する大型船からできるだけ離れて航行しよう</p>

と、関門航路の北側の陸岸近くを航行していた。

(図1 参照)

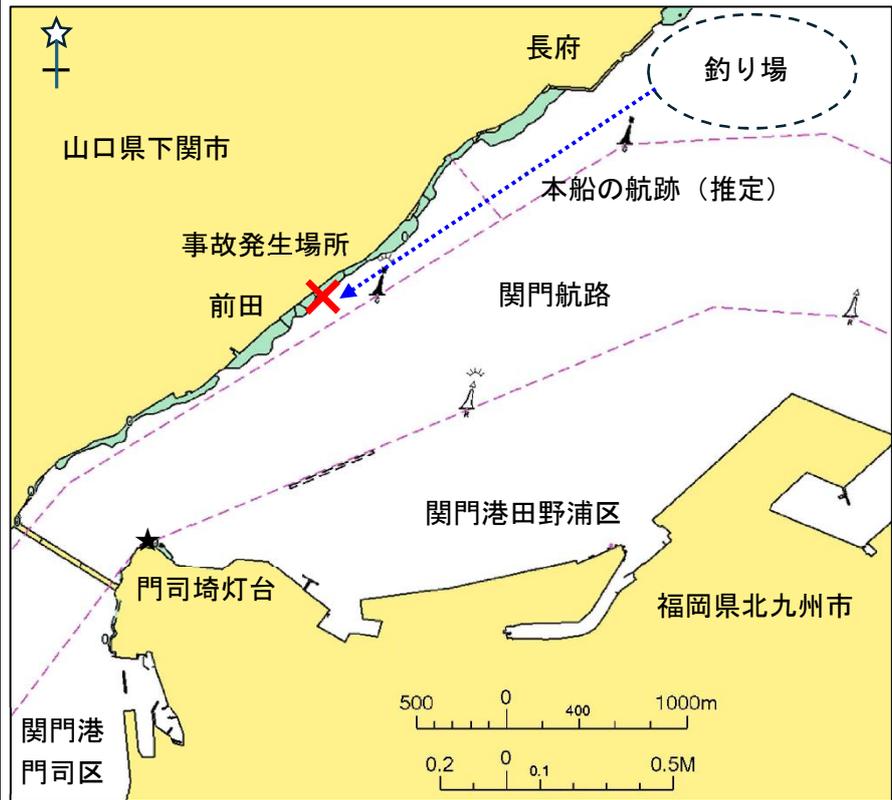


図1 事故発生場所概略図

**分析**

本船は、下関市前田沖の関門航路の北側の陸岸沿いを航行中、浅所に乗り揚げたものと考えられる。

本船には、レーダーやGPSプロッターが装備されていなかったことから、船位を正確に確認することができない状況であったものと考えられる。

本船は、ふだんから、関門航路を航行する大型船から距離をとるために関門航路北側の陸岸寄りを航行していたが、本事故当時はほぼ満潮であったことから、より陸岸に近づいて航行していたものと考えられる。

**原因**

本事故は、ほぼ満潮時、レーダーやGPSプロッターを装備していない本船が、下関市前田沖の関門航路の北側の陸岸沿いを航行した際、より陸岸に近づいて航行したため、浅所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。

- ・レーダーやGPSプロッター等の航海計器を装備しない小型船の船長は、航行予定海域の浅所等の状況を海図であらかじめ調査するとともに、操船にあつては、浅所等から安全な距離をとること。また、避険線（2物標の重視線）を設定しておくことが望ましい。