

船舶事故調査報告書

平成25年6月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年8月26日（日） 12時25分ごろ
発生場所	福井県おおい町森ヶ鼻の陸岸 おおい町所在の赤礁埼 ^{あかぐり} 灯台から真方位226°4,800m付近 （概位 北緯35°29.7′ 東経135°37.9′）
事故調査の経過	平成25年1月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。また、平成25年3月6日、地方事故調査官を追加指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	モーターボート ほのか、12トン 242-15421福井、個人所有 11.32m (Lr) × 3.86m × 2.18m、FRP ディーゼル機関2基、397kW（合計）、平成2年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成4年2月24日 免許証交付日 平成23年6月7日 （平成29年2月23日まで有効） なお、上記操縦免許を取得する以前に四級小型船舶操縦士免許を取得していた。
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口、プロペラが脱落、プロペラシャフトに曲損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、おおい町北方沖の高手礁 ^{たかてぐり} 付近での釣りを終え、船長が操舵室の上部に設けられた操縦場所（フライングブリッジ）で手動操舵に就き、平成24年8月26日11時55分ごろ福井県高浜町所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）へ向けて帰航を開始した。 船長は、ふだんからフライングブリッジで操船を行い、操舵輪の手前に設けられた椅子（以下「操縦席」という。）に腰を掛けると視線が低くなり、前方が見えにくくなるので、操縦席の左前方に立ち、右手で操舵輪の上部を持って操船していた。 船長は、おおい町赤礁埼の東方沖約500mを通過したのち、右転

	<p>し、船首を福井県和田港内に所在する宿泊施設に向けて約17ノットの対地速力で小浜湾西部を手動操舵により南西進中、右舷方に^{かなさき}金崎を通過して左右に多数の養殖いかだが存在していたことまでは覚えていたが、その後のことは覚えていなかった。</p> <p>船長は、気が付いたとき、目の前に陸岸が見えたので、両舷主機のスロットルレバーを中立とし、両舷主機のクラッチレバーを後進側に操作しようとしたものの、約3秒後、森ヶ鼻付近の浅瀬を乗り切り、12時25分ごろ陸岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自力での離礁を諦め、高手礁付近で釣りを行っていた友人に電話を掛けて救助を要請し、到着した友人の船舶により本船を引き出そうとしたが、離礁させることができず、本件マリーナに電話を掛けて救助を要請した。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げた場所をGPSプロッターで確認し、赤礁埼灯台から真方位226°4,800m付近であることを知った。</p> <p>本船は、本事故の5日後、本件マリーナ担当者が手配したタグボートにより離礁し、同船にえい航されて本件マリーナに帰航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約1～2m/s、気温 約34℃ 海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約37cm（和田（高浜湾））</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、喫水が船首約0.5m船尾約1.1mであった。</p> <p>本船は、釣りを行っているとき、船長が救命胴衣を着けておらず、同乗者3人は自動膨張式の救命胴衣を着けていた。</p> <p>船長は、昭和58年頃に長さ約6mのプレジャーボートを購入して以来、船長としての乗船経験を有し、本件マリーナから高手礁付近へは、過去3年間に1年当たり約20回の航行経験があった。</p> <p>船長は、本事故前日の18時ごろに仕事を終え、22時ごろ同乗者3人を自家用車に同乗させて自宅を出発し、本事故当日の00時ごろ本件マリーナに到着して船長ほか同乗者3人が本船に乗船後、どこの釣り場に行くかなどを話し合い、船長が02時30分ごろ本船に装備されたベッドで就寝した。</p> <p>船長は、04時30分ごろ起床し、05時ごろ朝食をとったのち、本船の暖機運転を行い、06時ごろ本件マリーナを出航した。</p> <p>本船は、06時40分ごろ高手礁付近に到着し、船長が、錨索を約40～50m出して錨泊を行い、07時ごろから釣りを開始して帰航を開始するまでの間、場所を変えながら高手礁付近で釣りを行った。</p> <p>船長は、本事故発生前の平均睡眠時間が1日当たり約5時間であったが、本事故直前の睡眠時間が約2時間であり、起床したとき、眠り足りないと感じていたものの、本件マリーナ出航後及び釣りを行っていたときに眠気を感じていなかった。</p> <p>同乗者のうち1人は、本船が帰航を開始してしばらくはフライング</p>

	<p>ブリッジの左舷側の椅子に腰を掛けていたが、本船が赤礁埼東方沖を通過したのち、操舵室前部の船室に移動した。</p> <p>本船は、本件マリーナに帰航中、船体、両舷主機及び機器類に故障又は不具合はなかった。</p> <p>船長は、乗り揚げる前に気が付いたとき、操縦台や操縦席にもたれた姿勢ではなく、立った状態であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>不明</p> <p>本船は、小浜湾西部を手動操舵で南西進中、船長が居眠りに陥ったことから、舵が右に取られて森ヶ鼻の陸岸へ向けて航行し、同陸岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんの睡眠時間が平均して約5時間であったが、本事故直前の睡眠時間が約2時間であり、睡眠不足を感じていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、小浜湾西部を手動操舵で南西進中、船長が居眠りに陥ったため、舵が右に取られて森ヶ鼻の陸岸へ向けて航行し、同陸岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・眠気を感じたときは航行を中止すること。 ・余裕を持ったスケジュールを立て、十分な睡眠をとること。