

船舶事故調査報告書

平成28年1月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（岩場）
発生日時	平成27年5月4日 12時45分ごろ
発生場所	長崎県対馬市下島口ザキ鼻 対馬鼠島灯台から真方位290° 800m付近 （概位 北緯34° 19.20′ 東経129° 17.62′）
事故調査の経過	平成27年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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	プレジャーボート 金虎丸、17トン HG2-5722（漁船登録番号）、株式会社ビーエスヨットセールス 16.59m（Lr）×3.48m×1.52m、FRP ディーゼル機関2基、632kW（合計）、平成27年4月 第235-51809号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 33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12年3月31日 免許証交付日 平成27年2月17日 （平成32年3月30日まで有効） 同乗者A 男性 41歳
死傷者等	軽傷 1人（同乗者A）
損傷	船首船底外板に破口、左舷船首外板に擦過傷及び防舷材の脱落
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、平成27年5月1日14時30分ごろ兵庫県西宮市のマリナーを出航した。 本船は、2日佐賀県伊万里市の造船所に到着した後、新たに知人4人を乗せて対馬市竹敷港に向けて出発し、途中で釣りを行った後、3日同港に到着した。 本船は、竹敷港で更に知人1人を乗せ、4日08時00分ごろ同港を出港して対馬市の黒島沖で釣りをした後、同市の浅茅湾の大口瀬戸付近で釣りをし、昼食後、同港で乗船した知人1人を下船させるため同港に向けて12時30分ごろ帰途についた。

	<p>船長は、単独で操舵室の右舷端の椅子に深く腰を掛け、手動リモコン操舵により約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で浅茅湾を南東進していたところ、うとうとし始めていつの間にか居眠りに陥り、少しして目が覚めたとき、変針予定場所を通過して約15～20m前方の岩場に接近していることに気付いた。</p> <p>本船は、船長が直ちに主機のクラッチを前進から後進に一気に切り替えたが、行きあしが止まらず、12時45分ごろ船首が口ザキ鼻の岩場に衝突した。</p> <p>同乗者Aは、船尾方でハッチの上に座ってうとうとしていたところ、衝突した衝撃で体が船首方に飛ばされ、腰部を強打した。</p> <p>船長は、同乗者A等にけがの有無を尋ね、同乗者A以外に負傷した者がいないこと及び船体の損傷状況から航行が可能であることを確認した後、竹敷港に向かって出発し、同港に到着後、地元の消防署に救急車を要請した。</p> <p>同乗者Aは、搬送された病院で打撲と診断され、帰宅後、通院治療を受けた。</p> <p>海上保安部は、消防署から本事故発生連絡を受けた。</p> <p>本船は、修理のため、伊万里市所在の造船所に自力航行して戻り、上架された。</p> <p>船長、同乗者B及び乗船者5人は、陸路帰宅した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長以外の乗船者は、男性5人及び女性2人（1人は小児）であった。</p> <p>男性は、全員操縦免許証を受有しており、適宜、交替して操船していた。</p> <p>船長は、本事故時、出港後に室内のソファに横になって十分な睡眠をとっていたので睡眠不足を感じていなかった。</p> <p>本船の操舵室の椅子は、ヘッドレスト付きで座面と背もたれが一体となったバケットシートが3席あった。</p> <p>本事故時、船尾の甲板上にいた男性3人は救命胴衣を着用しており、室内にいた船長ほか4人は救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、浅茅湾を南東進中、船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して口ザキ鼻の岩場に衝突し、その衝撃で同乗者Aが腰を打撲したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、十分な睡眠をとっていたが、昼食後すぐにバケットシートに深く腰を掛け、穏やかな海上を操船していたことから、緊張感が緩み、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船が、約20knの速力で航行していたものの、同乗者A以外に負傷者がいなかったのは、衝突直前に主機を後進にしたことから、衝突の衝撃が緩和された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、浅茅湾において、南東進中、船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過してロザキ鼻の岩場に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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、操船中に眠気を催した場合は、身体を動かすなどして眠気を払拭すること又は交替者がいれば早めに交替すること。

付図1 事故発生経過概略図

