

船舶事故調査報告書

令和2年3月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年7月25日 00時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島 ^{げんかい} 北方沖 玄界島灯台から真方位346° 860m付近 (概位 北緯33° 42.0′ 東経130° 14.0′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ブランド ニュー デイ} Brand-new Dayは、南東進中、岩場に乗り揚げた。 Brand-new Day は、船長及び同乗者3人が負傷し、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月25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 Brand-new Day、5トン未満 235-40840福岡、株式会社ライトグリーン 9.05m (Lr) × 2.91m × 1.01m、FRP ディーゼル機関2基、323.62kW (合計)、平成11年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年8月2日 免許証交付日 平成31年1月30日 (令和6年1月29日まで有効) 同乗者A 男性 50歳
死傷者等	重傷 2人（船長及び同乗者A）、軽傷 2人（同乗者）
損傷	船首部船底外板に破口及び擦過傷、中央部船底外板に破口及び擦過傷、機関室の各設備に濡損、両舷のプロペラ及び舵等に曲損、右舷機プロペラシャフトの折損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風速 約2.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 152cm（西戸崎）、水温 約24℃ 月出時刻：7月24日23時42分ごろ 月齢：22.2
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A及び同乗者2人（以下

「同乗者B」及び「同乗者C」という。)を乗せ、玄界島北西方沖で釣りを終え、令和元年7月25日00時30分ごろ福岡県博多港第1区の福岡船だまりの係留場所に向けて帰航を開始した。

本船は、船長が、フライングブリッジの右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、3海里(M)レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船首を玄界島と福岡市志賀島との間に向けて約21.7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により南東進した。

同乗者3人は、同乗者Aが船長の左隣の椅子に、同乗者Bが後部甲板でフライングブリッジに登る梯子の船尾側に置いたクーラーボックスに、また、同乗者Cが同甲板で操舵室の出入口付近に置いたパイプ椅子にそれぞれ座っていた。

本船は、船長が、レーダーで船首方に反航するフェリーを認め、その後、同フェリーが針路を本船の右舷方に変えたので、同フェリーからの航走波を受ける衝撃を軽減しようと約17knに減速したが、同航走波を乗り越えたときに衝撃を受け、衝撃でレーダー映像が真っ黒になって何も映らなくなった。

船長は、右舷船首方に玄界島灯台の灯光が見えたので、玄界島と志賀島との間に向けて続航していると思い、約21.7knに戻し、レーダーを元の状態に戻そうと再起動等を試みた。

船長は、レーダー映像の一部分が映り始めていたものの、操作してもなかなか元の状態に戻すことができず、GPSプロッターの画面を見ると船首方に何か表示されているのを認め、拡大表示して瀬があると分かり、左舵をとり、目視で右舷船首方30m付近に灯台の灯光で照らされて黒い物が見えたので、更に左転した直後、00時50分ごろ衝撃を受けた。

船長は、衝撃で右舷船首方に飛ばされて落水し、岩場の波打ち際にいることに気付いた。

同乗者Bは、寝ていたところ、航走波を受けた衝撃で目覚めて、梯子に掴まっている状態で乗揚げの衝撃を受け、同乗者Cは、うとうとしていたところ、乗揚げの衝撃で飛んできたクーラーボックスが胸に当たって操舵室に倒れ込んだ。

船長は、本船が左舷側に傾いて左舷機が停止し、右舷機のプロペラが岩場に当たっているのを認めたので、同乗者Cに指示して機関を停止させた後、岩場から本船に戻り、同乗者B及び同乗者Cと共にフライングブリッジで操縦席の左舷側の椅子に横になっていた同乗者Aを後部甲板に降ろし、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

船長及び同乗者3人は、来援した福岡市水上消防団玄界水上消防団の船舶に救助された後、福岡市消防局の消防艇で博多港に運ばれ、救急車で病院に搬送され、同乗者Bが右下腿筋挫傷、同乗者Cが第6肋

	<p>骨骨折及び左肺挫傷と診断され、船長が、下顎前歯部歯槽骨折、オトガイ部裂創及び下前歯歯割、同乗者Aが、右鎖骨1本、肋骨9本骨折、肺気腫及び頭部打撲を負った。</p> <p>本船は、地元の漁業協同組合に所属する漁船に引き出され、福岡市玄界漁港にえい航されて陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 船尾部 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約0.9mであった。</p> <p>船長は、航走波を受けた衝撃で、無意識に操縦ハンドルを右にとったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだんからレーダーをよく使い、船位の確認もレーダーで行っていたので、本事故当時、レーダーを元の状態に戻す操作に気を取られていたが、GPSプロッターを見て船位を確認すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、平成31年1月から週1回程度本船に乗船し、自らが操船して玄界島周辺の釣り場を往復していたので、玄界島の北方沖に岩場があることを知っていた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、玄界島北方沖を南東進中、航走波を受けた衝撃でレーダーが映らなくなった際、船長が、レーダーを元の状態に戻す操作に気を取られ、玄界島北方沖の岩場に向かう進路となったことに気付かないまま航行を続けたことから、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、航走波を受けた際、無意識のうちに操縦ハンドルを右にとったことから、玄界島北方沖の岩場に向かう進路となった可能性があると考えられるが、船長に記憶がなく、操舵の状況は明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、玄界島北方沖を南東進中、航走波を受けた衝撃でレーダーが映らなくなった際、船長が、レーダーを元の状態に戻す操作に気を取られ、玄界島北方沖の岩場に向かう進路となったことに気付かないまま航行を続けたため、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・レーダー等の機器を操作するときは、操作前に周囲の状況を確認し、また、操作に時間を要する場合は、一旦停船するなどして船位の確認を行うこと。

・他船の航走波が寄せて来た際は、減速するなどして船体への衝撃を軽減する措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

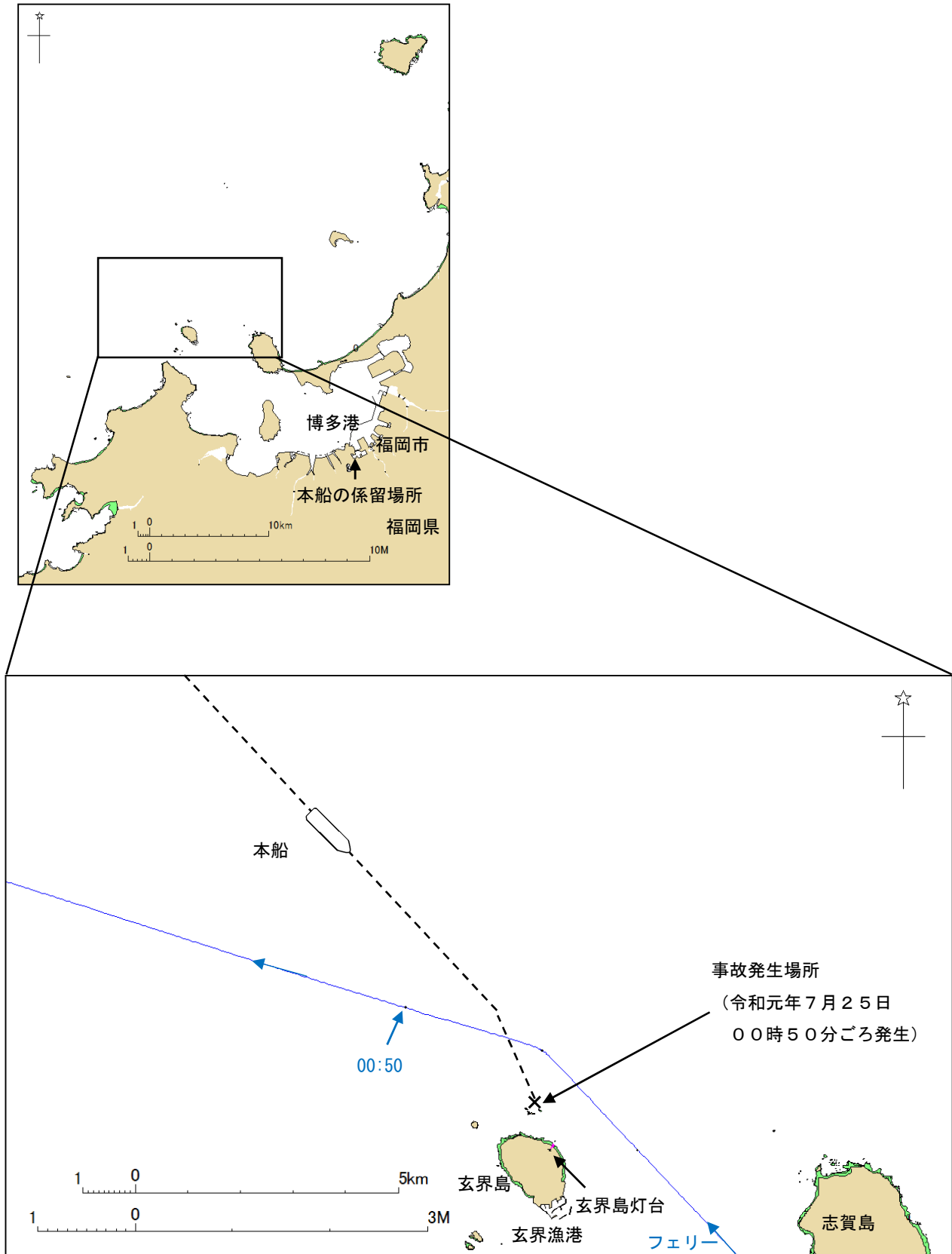


写真1 本船



写真2 船尾部

