

## 船舶事故調査報告書

令和2年5月27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5月19日 22時51分ごろ   |
| 発生場所  | 北海道室蘭市室蘭港南防波堤中央部付近<br>室蘭港南防波堤灯台から真方位145° 110m付近<br>（概位 北緯42° 20.9′ 東経140° 57.0′）   |
| 事故の概要   | プレジャーボート <sup>ソウ</sup> SOUは、東進中、消波ブロックに乗り揚げた。<br>SOUは、船長が負傷し、プロペラ軸の曲損等を生じた。  |
| 事故調査の経過   | 令和元年5月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | プレジャーボート SOU、5トン未満（長さ8.37m）<br>230-12007千葉、個人所有<br>8.37m (Lr) × 3.20m × 0.95m、FRP<br>ディーゼル機関2基、270.66kW（合計）、昭和58年5月  |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 47歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成28年10月11日<br>免許証交付日 平成28年10月11日<br>（令和3年10月10日まで有効）  |
| 死傷者等  | 軽傷 1人（船長）  |
| 損傷  | 本船 プロペラ軸に曲損、船底外板に擦過傷<br>消波ブロック なし  |
| 気象・海象   | 気象：天気 小雨、風向 北東、風力 4、視界 良好<br>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期  |
| 事故の経過   | 本船は、船長が1人で乗り組み、室蘭港第1区中央ふ頭西方の係留場所（以下「本件係留場所」という。）へ回航する目的で、令和元年5月19日08時ごろ青森県青森港を出航した。<br>船長は、北海道森町 <sup>すなき</sup> 砂埼沖に達したとき、既に日没後であったが、以前に友人の船を借りて内浦湾を横断した際、航行時間が1時間程度であったので、室蘭港到着がそれ程遅い時間にはならないと思い、航行を続けることとした。<br>本船は、内浦湾を室蘭港へ向けて航行中に海象が次第に悪化し、流 |

木等の漂流物との接触を警戒して、風防上端に取り付けたサーチライトで船首方を照らし減速して航行したので、約3時間を要して同港港口に到着した。

船長は、内浦湾の航行に予定より時間を要したので、室蘭港港口に達したころには強い疲労を感じ、本件係留場所へ向け、少しでも近道しようと思い、港内の南寄りを航行することとした。

本船は、約8ノットの対地速力で、室蘭市室蘭港南防波堤西方灯標の北方100m付近を通過した後、船長が室蘭港の南防波堤に切通しが存在したように記憶していたので、同切通しを通過して更に近道しようと思い、針路を南防波堤に向け、東進した。

船長は、南防波堤に針路を向けた際、サーチライトにより同防波堤がぼんやりと見えたものの、切通しは見えなかったが、接近すれば見えてくると思い、操縦席に腰を掛けた姿勢で、南防波堤に向けて航行を続けた。

船長は、南防波堤に向けて航行中、船首上方の見通しが悪く防波堤の上部等が見えづらかったので、すぐに済むから支障ないと思い、操縦席を覆っていたオーニングを折り畳み、風防に取り付けていたサーチライトを舵輪右側の棚の上に移動することとした。

船長は、椅子に腰を掛けたまま、左手で舵を持ち、右手でオーニングを開けてサーチライトを移動し、船尾方を向いてオーニングを船尾側に折り畳んだ。

本船は、船長が、オーニングを畳み終えた後、船首方を振り返ったところ、南防波堤上に人影が見えたので、慌てて右舵を取り、次いでスロットルを戻して後進に操作したが、22時51分ごろ南防波堤西側の消波ブロックを駆け上がるように同ブロックに乗り揚げた。

船長は、乗揚の衝撃により、身体が投げ出され、操縦台の角に胸部を打ち付けた。(写真1参照)

|   |  |
|---|--|
|   |  <p>先<br/>サーチライトを取り付けていた箇所（矢印は移動先）</p> <p>オーニング</p> <p>GPSプロッター設置跡</p> <p>胸部を打ち付けた箇所</p> <p>使用していた椅子</p> <p>写真1 操縦席の状況</p> <p>本船は、消波ブロックを滑り落ちるように離礁したが、プロペラ軸の曲損等により両舷機が運転不能となったので、船長が118番に携帯電話で通報し、来援した巡視艇にえい航され、本件係留場所に着岸した。</p> <p>船長は、救急車により病院に搬送され、右胸部打撲と診断された。（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>  |
| <p>その他の事項</p>   | <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、友人の船を借りて室蘭港内を航行した経験が多数あった。</p> <p>本船は、取り付け土台を大型クリップに改造した、自由に移動して使用できる充電式のLEDサーチライトを、風防上端の中央付近に取り付け、操縦席を覆う折り畳み式のオーニングを閉じ、風防上端とオーニングで挟みこむように固定していた。</p> <p>本船は、GPSプロッターを室蘭港内全域が映る縮尺にして使用していたが、北海道版の地形データを購入していなかったため、南防波堤の形状等の細部が表示されない状態であった。</p> <p>船長は、以前に友人の船を借りて南防波堤南方のふ頭から出航した際、切通しを見たような記憶があったので、南防波堤に切通しが存在すると勘違いしており、また、疲労していたことも勘違いしたことの影響したのではないかと本事故後に思った。</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、室蘭港内を本件係留場所に向けて東進し、存在すると勘違いしていた切通しを通航しようとして南防波堤に接近した際、船長が、短時間で作業が済むから支障ないと思い、船首方から視線を外し</p>   |

|       |  |
|-------|--|
|       | <p>てオーニングを畳むなどの作業を行いながら航行を続けたことから、南防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>   |
| 原因    | <p>本事故は、夜間、本船が室蘭港内を本件係留場所に向けて東進し、南防波堤に接近した際、船長が、短時間で作業が済むから支障ないと思い、船首方から視線を外してオーニングを畳むなどの作業を行いながら航行を続けたため、南防波堤西側の消波ブロック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"> <li>・ 作業を行う際は、周囲の状況を十分に確認の上、安全な海域で行い、航行中は常時適切な周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・ 慣れた港であっても、記憶だけに頼らず、事前に海図等で防波堤等を確認するなどして、航行すること。</li> <li>・ レーダー等の航海計器を装備していない船舶は、夜間航行を行わないことが望ましい。</li> <li>・ 単独で操船を行う場合、適宜寄港して休憩する等して、長時間の航行を避けること。</li> </ul> |

付図1 事故発生経過概略図

