

船舶事故調査報告書

令和3年2月24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	衝突（灯浮標）
発生日時	令和2年8月14日 00時25分ごろ
発生場所	関門港（関門航路第15号灯浮標） 下関福浦防波堤灯台から真方位302°910m付近 （概位 北緯33°55.5′ 東経130°53.5′）
事故の概要	プレジャーボートハントは、南南東進中、灯浮標に衝突した。 ハントは、船長及び同乗者が負傷し、船首部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月24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 ハント、4.7トン YG3-16923（漁船登録番号）、個人所有 8.35m（Lr）×2.30m×0.84m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和56年4月 第291-16902号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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7年2月27日 免許証交付日 令和元年5月23日 （令和7年2月26日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	本船 船首部外板に破口 灯浮標 ペンキ剝離及び凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、釣りの目的で、令和2年8月13日14時50分ごろ山口県下関市蓋井島西方沖の釣り場に向け、同県防府市のマリーナを出発した。 船長は、19時00分ごろから釣りを開始し、翌朝まで釣りの計画であったが、思ったほど釣果がないので、計画を変更して23時20分ごろ防府市にある係留地に向けて帰途についた。

	<p>本船は、船長が、操舵室右舷側の舵輪後方の椅子に座り、手動操舵により、約20ノットの対地速力で、GPSプロッターの画面と目視により関門航路第11号灯浮標（以下、灯浮標については、「関門航路」を省略する。）を右舷側に見て通過した。</p> <p>船長は、船首方の第13号灯浮標を針路目標として南東進を続け、第13号灯浮標を右舷側に約50m離して通過する状況になったとき、針路線上に‘停泊しているように見えた船舶’（以下「停泊船」という。）を認め、船首方の第15号灯浮標と停泊船の間を通過しようと針路を右方に変針して南南東進させ、舵輪に手を掛けた状態でいつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、14日00時25分ごろ、衝撃で目覚めて、周囲を見たところ右舷船尾方に緑灯が見え、第15号灯浮標に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、本船が沈没すると思い、近くの港を探そうと左舷方を見たところ陸地と道路が見え付近に岸壁があることが分かったので、急いで岸壁に向けて航行させた。</p> <p>船長は、岸壁に本船を着岸させた後、同乗者を上陸させ、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>船長及び同乗者は、船長が操舵席前方にあるGPSプロッターの画面の角で頭部に裂傷、同乗者が衝撃で転倒して擦り傷を負った。</p> <p>本船は、岸壁に係留後、沈没した。 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 損傷状況参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>同乗者は、操舵室出入口の段差に船尾方を向いて腰掛けていた。</p> <p>本事故当時、本船の周囲に船首方の停泊船以外に他船はいなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、眠気を感じていなかったが、7月末から8月13日出発当日の午前中まで休みなしで仕事をして疲れており、船首方の停泊船を避けた針路としたことから気が緩み、居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、変針後、手を舵輪にかけていたので、居眠りの間に無意識に舵を右に切ってしまっ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、関門航路北側を南南東進中、船長が舵輪に手をかけた状態で居眠りに陥り、右舵が取られて第15号灯浮標に向かって航行を続けたことから、第15号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、7月末から8月13日出発当日の午前中まで休みなしで仕</p>

	<p>事をして疲れを感じていたうえ、本船の周囲に船首方の停泊船以外に他船はおらず、停泊船と第15号灯浮標の間を通過する針路に変針し、停泊船を避ける針路として気が緩み、椅子に腰を掛けた姿勢を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路北側を南南東進中、船長が舵輪に手をかけた状態で居眠りに陥り、右舵が取られて第15号灯浮標に向かって航行を続けたため、第15号灯浮標に衝突し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"> ・ 船長は、疲労を感じた場合は、出航を控えたり、無理のない航海計画を立てることが望ましい。 ・ 船長は、疲労が蓄積されている状態で単独で操船する場合は、居眠りに陥りやすいので、安全な場所で睡眠や休憩を取った状態で操船に当たること。

付図1 事故発生経過概略図

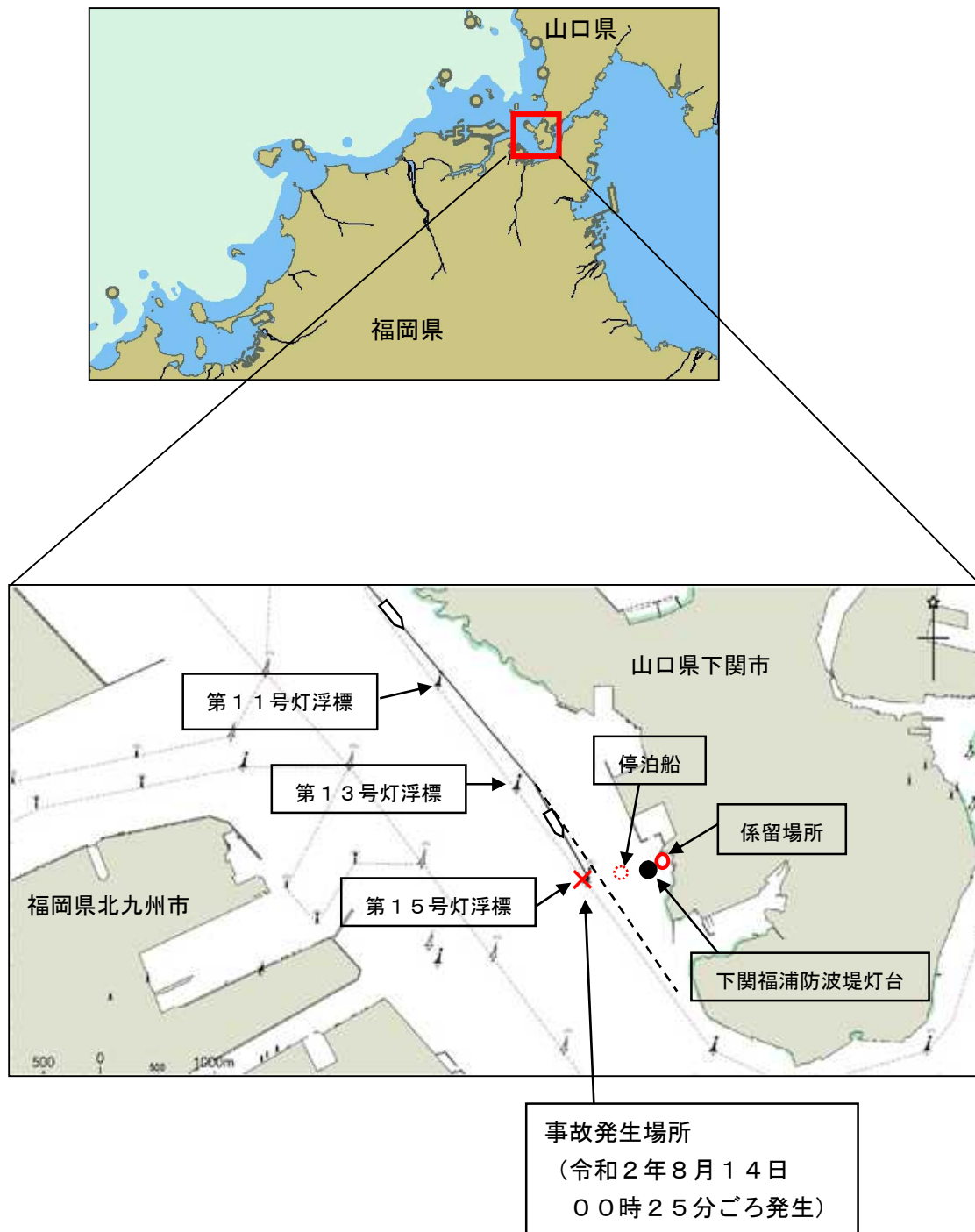


写真1 本船



写真2 損傷状況

