

船舶事故調査報告書

令和3年4月14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12月18日 01時30分ごろ
発生場所	山口県萩市萩港浜崎東側の干出岩 鶴江台灯台から真方位188°30m付近 （概位 北緯34°25.4 東経131°24.0 ）
事故の概要	プレジャーボート祐漁2は、北西進中、干出岩に乗り揚げた。 祐漁2は、船底部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月19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 祐漁2、2.4トン YG3-58599（漁船登録番号）個人所有 6.31m(Lr)×2.40m×1.21m、FRP ガソリン機関（船外機）99.30kW、平成11年5月28日 第291-38713号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 38歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年8月26日 免許証交付日 平成29年10月25日 （令和5年8月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に破口及び擦過傷、プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人（以下「同乗者」という。）を乗せ、萩市大島漁港へ帰港する目的で、令和元年12月18日00時30分ごろ萩港浜崎の係留場所で、本船の所有者である別の友人（以下「友人A」という。）が来るのを同乗者と共に本船で待っていた。 船長は、友人Aから本船航海計器等の操作方法等を大まかに聞いており、友人Aが渡船のりば前を通過して本船に来ることを知っていたので、萩港浜崎の大島行き渡船のりば東方（以下「迎え予定場所」とい

	<p>う。)まで本船で迎えに行こうと思い、本船を操船することとした。</p> <p>船長は、本船を操船するのは初めてであり、航海計器等の操作方法が自船とは違っていたが、ふだん自分の漁船を操船しており、迎え予定場所が約200m先なので無難に操作できると判断し、01時25分ごろ迎え予定場所へ向けて係留場所を出発した。</p> <p>船長は、係留場所を出発する前、航海灯を表示させるつもりで航海灯のスイッチの場所を確認せずにスイッチを入れていた。</p> <p>本船は、船長がいくつかスイッチを入れたところ、誤って操舵室の室内灯及びサーチライト等のスイッチが入った。</p> <p>本船は約4ノットの対地速力で北西進中、船長が、出発前にスイッチを入れた際に点灯した航海灯以外の操舵室の室内灯やサーチライトを消そうと思いスイッチを触ったところ、意図せずに操舵室前面窓のワイパーが動き出し、窓に付着していた潮が広がって窓ガラスが全面真っ白になり、前方が見えなくなった。</p> <p>船長は、操舵室横の窓から外を覗いたが、室内灯やサーチライトが点灯しているので目が暗闇に順応しておらずに外が見えず、気が動転してどうすれば良いのか分からなくなった状態で航行していたところ、01時30分ごろ萩港浜崎東側の干出岩（以下「本件干出岩」という。）に本船が乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに機関を中立運転とし、慌てて本件干出岩に降り、本船を押し出そうと試みたが押し出すことができず、同乗者の携帯電話で、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、船長が所属する漁業協同組合に救援を依頼した。</p> <p>本船は、僚船によって本件干出岩から引き出され、萩港内商業港までえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故当時、私用で大島漁港から渡船で萩港に来ており、帰りはレジャーで来ていた友人Aの操船する本船で帰港する予定であった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの電源を入れたところ、自船のGPSプロッターと操作方法が違って点かなかったものの、自身が所有する漁船で事故現場付近は何度か航行経験があること、萩港浜崎東側の河口付近には干出岩のほか暗岩が点在していて、それらの概略の位置を知っていること、及びそれらの場所まで航行しないので、GPSプロッターが作動していないままでも目視のみで大丈夫だと思い出発した。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、萩港浜崎東側において、船長が、航海計器等の操作方法に</p>

	<p>慣れていない本船でも無難に操作できると判断し、出発後、点灯していた室内灯等で周囲が見えにくくなるとともに、意図せずに作動させたワイパーで操舵室前面窓が汚れて前方が見えなくなった状態で航行を続けたことから、本件干出岩に向かって航行していることに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は友人 A が所有する船であり、船長が、操船するのは初めてで、船長の船とは航海計器等の操作方法が異なっていたが、迎え予定場所が約 200 m 先であり、友人 A から本船の航海計器等の操作方法等を大まかに聞いていたことから、航海計器等の操作方法に慣れていない本船でも無難に操作できると判断したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が萩港浜崎東側において、船長が、航海計器等の操作方法に慣れていない本船でも無難に操作できると判断し、出発後、点灯していた室内灯等で周囲が見えにくくなるとともに、意図せずに作動させたワイパーで操舵室前面窓が汚れて前方が見えなくなった状態で航行を続けたため、本件干出岩に向かって航行していることに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航海計器等の操作に慣れていない船を操船して、前方が見えなくなった場合には、直ちに停止して船位の確認を行い、前面窓の汚れを拭くこと。 ・ 船長は、航海計器等の操作に慣れていない船を操船しなければならない場合には、航海計器等のスイッチの場所を確認した上でスイッチ等の操作を行い、予定外の灯火が点灯していないかを確認し、機器が作動してから出発すること。 ・ 船長は、夜間、慣れた海域を航行する場合においても、適切に GPS プロッターを用いて、船位を確認しながら航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

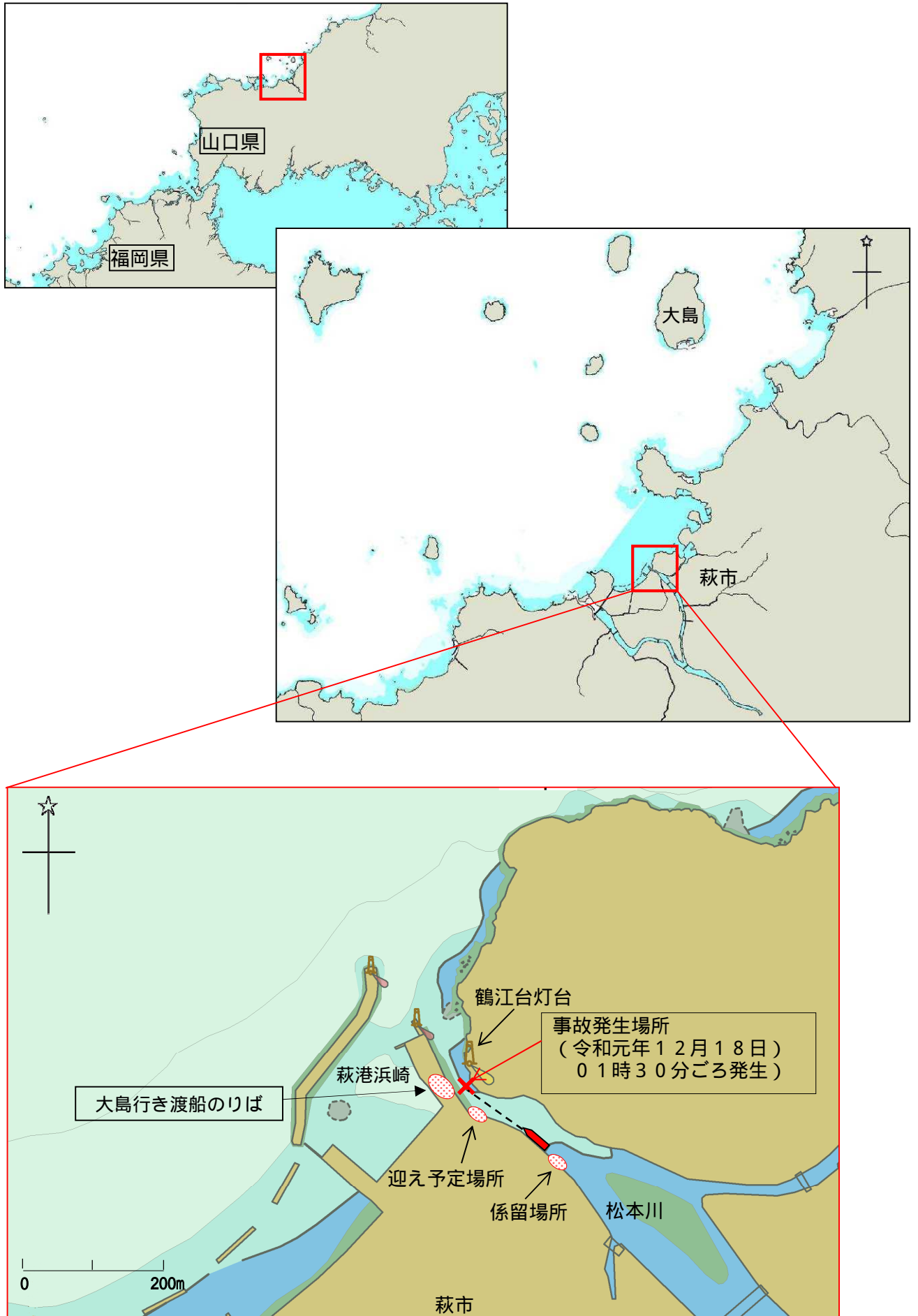


写真1 本船

