

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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4年7月2日 22時00分ごろ
発生場所	長崎県西海市寄船の沿岸（佐世保港） 高後埼灯台から真方位102°1,310m付近 （概位 北緯33°06.0′ 東経129°40.8′）
事故の概要	プレジャーボート海耀は、緩やかに右転しながら航行中、浅所に乗り揚げた。 海耀は、船長が負傷し、船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 海耀、5トン未満 292-34830長崎、個人所有 7.70m (Lr) × 2.05m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和52年6月
乗組員等に関する情報	船長 71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6月16日 免許証交付日 令和元年7月29日 （令和7年6月15日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船首部外板に破口及び亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約1.4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約257cm（佐世保）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いか釣りの目的で、令和4年7月2日15時30分ごろ長崎県大村市松原漁港を出航し、同県佐世保市黒島南方沖で釣りを行った後、21時30分ごろ帰途についた。 船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、背もたれの付いた操縦席に腰を掛け、背中をもたれた姿勢で操船に当たり、約14～15ノットの対地速力で、手動操舵により東南東進した。

	<p>船長は、21時57分ごろ^{あらいだ}洗出シノ瀬灯浮標を左舷側に見て約50～60m離して並んだ頃、佐世保港口第2号灯浮標を右舷側に見て約10m離す針路として北東進した。</p> <p>船長は、21時59分ごろ佐世保港口第2号灯浮標に並んだ頃、いつものように寄船の陸岸に沿って航行することとし、右舵約2～3°を取ったり、舵を中央に戻したりを繰り返しながら航行中、周囲に他船がいなかったのが安堵し、眠気を感じる間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、緩やかに右転を続けながら航行し、22時00分ごろ寄船の沿岸に設置された防波堤（以下「本件防波堤」という。）西側の浅所に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、操縦席前部の操舵装置で顔面を打ち、本船が左舷側に傾いて操縦席から転げ落ちたときに腰を打った。</p> <p>本事故発生場所付近の近隣住民の1人は、大きな音がしたので家の外に出て、本船が本件防波堤付近の浅所に乗り揚げているのを確認し、けが人がいると思い、119番通報を行った。</p> <p>消防局の担当者は、海上保安庁及び警察署に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長は、意識を失っていたところ、救援に駆けつけた救急隊員によりけがの応急処置を受けた後、救急車で佐世保市内の病院に搬送され、第1腰椎椎体骨折、急性硬膜下血腫、右眼窩内壁骨折、鼻骨骨折及び顔面多発挫創と診断された。</p> <p>本船は、後日、船長の知人が手配したクレーン船によって吊り上げられて運ばれた後、陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の事故後の状況、写真2 本船の損傷状況 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1.5mであった。</p> <p>船長は、ふだん夜釣りに行く際、2日間仕事を休み、15時30分ごろ出航し、翌日の正午ごろに帰航していたが、本事故当日は、05時ごろ起床し、06時ごろ出勤して12時ごろ帰宅し、釣りの準備を行った後、15時30分ごろ出航して夜明けまで釣りをを行う予定であった。</p> <p>船長は、これまでに夜釣りを行っている最中に眠気を感じた場合、錨泊して仮眠をとることがあった。</p> <p>船長は、航行中に眠気を感じた際、立ち上がって天窓から顔を出して風に当たるか、缶コーヒーなどを飲むかして眠気を払拭していたが、本事故当時、多少の疲れを感じていたものの、眠気を感じていなかった。</p> <p>船長は、ふだん20時ごろ就寝し、翌05時ごろ起床しており、本事故当日も睡眠中に1回目覚めたものの約9時間の睡眠をとっていた。</p>

	<p>船長は、本事故の1～2年前から体力の衰えを感じていたが、本事故当日の健康状態は良好であった。</p> <p>船長は、本事故前、月曜日から金曜日まで連続で仕事についており、本事故当日も午前中が仕事だったので、知らず知らずのうちに疲れが溜まっていたのかも知れない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、寄船の陸岸に沿って航行中、船長が右舵約2～3°を取ったり、舵を中央に戻したりを繰り返しているうちに居眠りに陥り、緩やかに右転しながら本件防波堤に向けて航行を続けたことから、本件防波堤西側の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、背もたれの付いた操縦席に腰を掛け、背中をもたれた姿勢で操船に当たっていたこと、及び慣れた海域で周囲に他船がおらず、安堵して気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故の1～2年前から年齢的な体力の衰えを感じており、本事故当時、多少の疲れを感じていたものの、眠気を感じていなかったことから、居眠り運航の防止措置を採っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が寄船の陸岸に沿って航行中、船長が右舵約2～3°を取ったり、舵を中央に戻したりを繰り返しているうちに居眠りに陥り、緩やかに右転しながら本件防波堤に向けて航行を続けたため、本件防波堤西側の浅所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、年齢的な衰えを感じつつ疲れを感じた際、居眠りに陥ることがあり得るので、安全な海域で錨泊して仮眠をとるか、立ち上がって操船に当たるかなどして、十分な居眠り運航の防止措置を採って航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

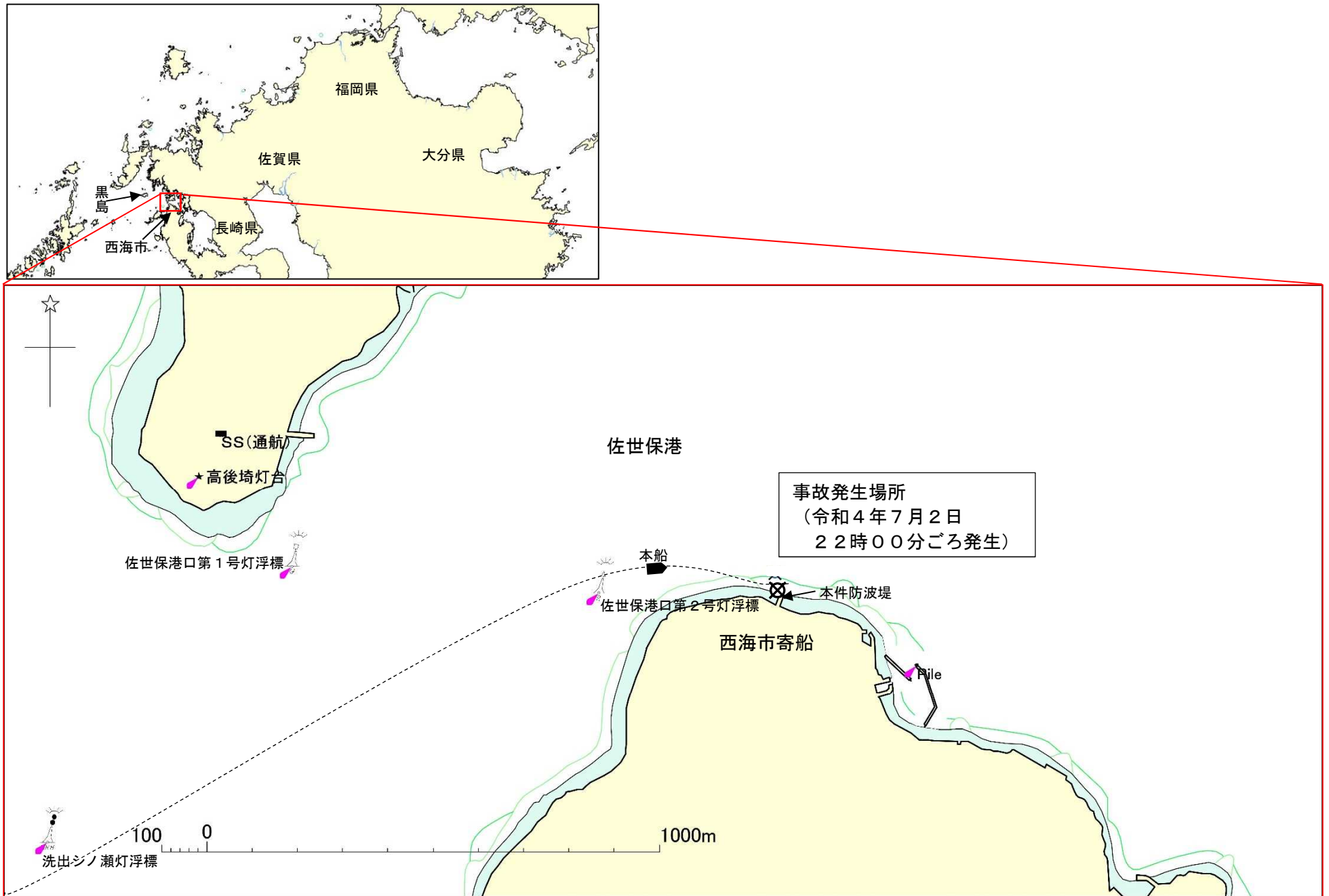


写真1 本船の事故後の状況



写真2 本船の損傷状況

