

船舶事故調査報告書

令和4年7月20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3年8月6日 11時30分ごろ
発生場所	静岡県熱海市初島西側海岸付近 初島灯台から真方位288° 600m付近 (概位 北緯35° 02.4' 東経139° 10.0')
事故の概要	プレジャーボート ^{ラクエン} RAKUEN IIは、北進中、消波ブロックに乗り揚げた。 RAKUEN IIは、右舷船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 RAKUEN II、7.9トン 235-53019静岡、株式会社ジャパン・ペッツ・アンド・ペッツ・ホールディングス 11.12m (Lr) × 3.37m × 1.93m、FRP ディーゼル機関、330kW、平成29年2月
乗組員等に関する情報	船長 57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25年7月30日 免許証交付日 平成30年7月18日 (令和5年7月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部船底外板に破口、プロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約2m/s、気温 約30℃、 視界 良好 海象：波高 約0.8m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約125cm (大島町岡田)
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、令和3年8月6日06時00分ごろ、静岡県伊東市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出港し、東京都利島村利島の北西方沖約4海里（M）にある ^{うどねだ} 鵜渡根出シに到着後、漂泊して釣りをを行った。 船長は、10時00分ごろに釣りをやめ、本件マリーナに帰港する

	<p>目的で、当面の進路を初島に向かう進路とした後に、伊東市川奈埼北東方沖で変針することとし、操舵室の椅子に腰掛けて約15ノットの対地速力で自動操舵によって北進を始めた。</p> <p>船長は、10時40分ごろ静岡県東伊豆町稲取岬と東京都大島町伊豆大島の北端を結ぶ線を過ぎた頃眠気を感じたが、椅子に腰を掛けた状態のまま航行を続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>船長は、11時30分ごろ、本船のプロペラが何かに当たる音で我に返り、前方に目を向けたところ、船首方約10mに消波ブロックが存在することに気付き機関を後進としたが間に合わず、本船は、初島西側海岸に所在する防波堤（以下「本件防波堤」という。）の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船が右舷船首部船底外板に破口を生じ、自力離礁ができなかったので、本事故の発生を本件マリナー経由で海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、本件マリナーが手配した救助艇により引き出された後、同救助艇にえい航されて船長とともに本件マリナーに帰港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（本事故発生当時の状況） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、これまで操船中に居眠りをした経験及び眠くなった経験もなく、今回も居眠りをするとは全く考えていなかった。</p> <p>船長は、操舵室内の窓を少し開けて外気を取り入れながら航行しており、操舵室内の冷房を作動させていなかったところ、同室内が暖かくなり、居眠りに陥ったのだ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、初島の南方沖を自動操舵で北進中、椅子に腰を掛けて操舵に当たっていた船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して本件防波堤に向かって航行を続けたことから、本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操舵室内の冷房を作動させず操船を続け、操舵室内が暖かかった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>原因</p>	<p>本事故は、本船が、初島の南方沖を自動操舵で北進中、椅子に腰を掛けて操舵に当たっていた船長が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して本件防波堤に向かって航行を続けたため、本件防波堤の消波ブロック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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、特に外気温が高い日においては、操舵室内の冷房機器を適切に使用して、眠気を感じない環境を維持するようにすること。・ 船長は、単独で船橋当直中に眠気を感じた場合、体を動かしたり外気に当たったりして眠気を払拭する措置を採ること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

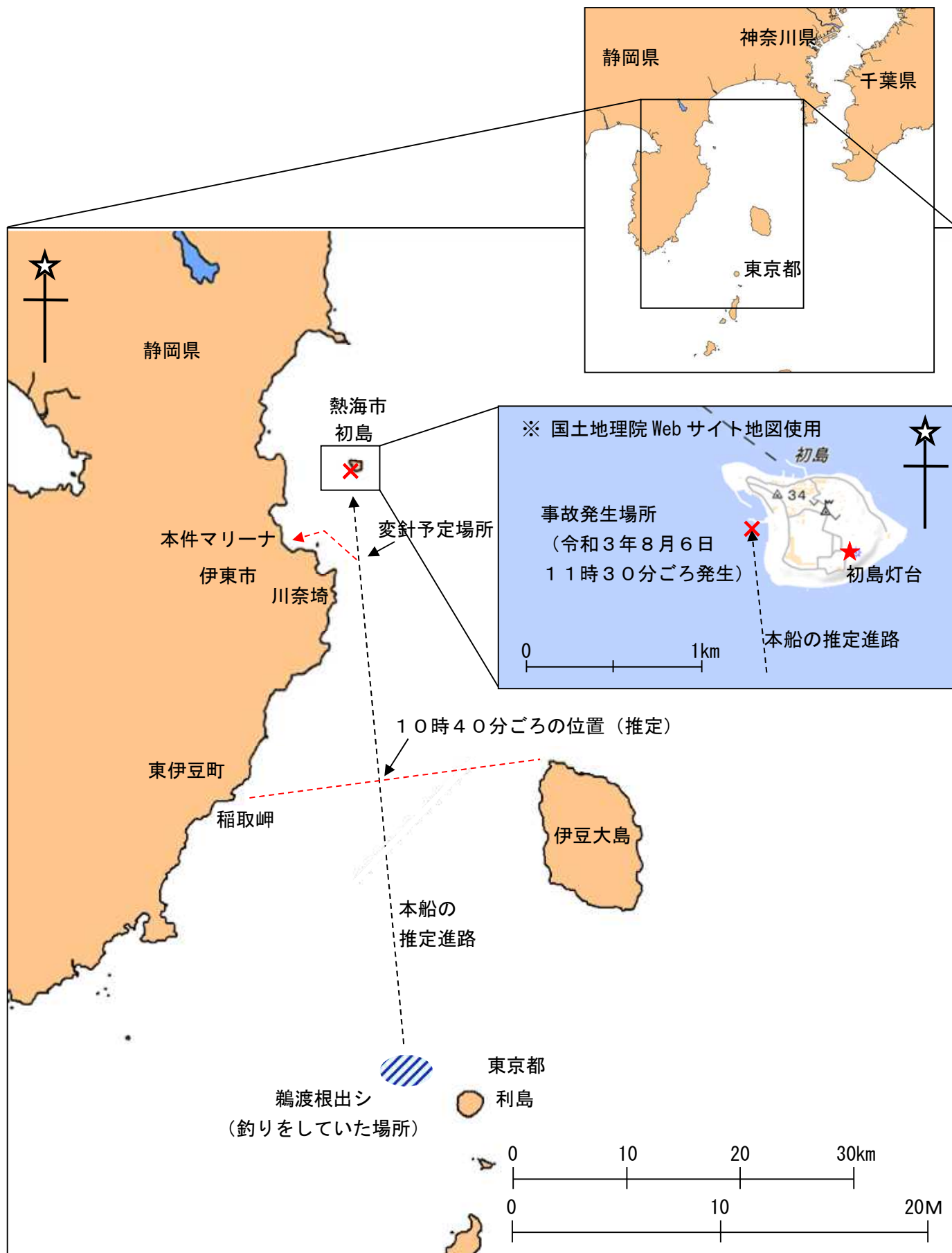


写真1 本船（本事故発生当時の状況）

