

船舶事故調査報告書

令和5年3月1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10月2日 23時16分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港（中ノ島南東端付近） 長崎港沖防波堤南灯台から真方位032°500m付近 （概位 北緯32°43.1′ 東経129°48.7′）
事故の概要	プレジャーボート海遊丸IIは、北西進中、干出岩に乗り揚げた。 海遊丸IIは、船長及び同乗者2人が負傷し、船底部外板等の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月6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 海遊丸II、1.8トン 293-41640長崎、個人所有 6.33m (Lr) × 2.35m × 1.05m、FRP ガソリン機関（船外機）、58.8kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	船長 63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 昭和53年5月12日 免許証交付日 平成30年2月1日 （令和5年5月7日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（船長及び同乗者2人）
損傷	船底部外板及び両舷船側部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日没時刻：18時05分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年10月2日18時00分ごろ長崎港神ノ島の係留場所を出航して、長崎港外にある大曾根付近の釣り場で釣りを行った後、22時00分ごろ長崎港内の岸壁に向かい、待ち合わせしていた会社の同僚2人を乗船させて22時50分ごろ出航し、再び大曾根に向かった。

	<p>船長は、操縦スタンドの前に立ち、GPSプロッターを表示させ、約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により北進した。</p> <p>船長は、^{なぎなた}長刀崎を左舷側に見て左転しながら徐々に増速し、約18knの速力で長崎港口防波堤標識の灯光を右舷側に見て通過した後、長崎港外防波堤(以下「本件防波堤」という。)の北端に設置されている簡易標識(以下「本件標識」という。)の灯光を左舷側に見て通過することとした。</p> <p>船長は、本件標識の灯光を目視で探しながら航行を続けていたところ、23時16分ごろ船体に衝撃を感じて転倒した後、起き上がって周囲を確認して本船が中ノ島南東端付近の干出岩に乗り揚げたことが分かった。</p> <p>同乗者2人は、本船の航行中、船首方を向いて船尾部の物入れに腰を掛けていたが、本船が乗り揚げた際の衝撃で落水し、その後、本船に戻り、船長が負傷していることを確認して、同乗者の1人が118番通報した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、中ノ島に上陸して救助を待ち、来援した水難救済会所属の船舶に全員救助され、長崎市内まで運ばれた後、救急車で同市内の病院に搬送され、それぞれ打撲等と診断された。</p> <p>本船は、後日、漁船によって引き出され、長崎市の船舶修理業者に運ばれた。</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>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.7mであった。</p> <p>船長は、ふだん神ノ島の係留場所を出航して大曾根付近の釣り場へ向かう際、長崎港口防波堤の北端を左舷側に見て通過した後、中ノ島南端付近の干出岩を避ける目的で、本件防波堤寄りに航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、長崎港口防波堤沖を通過した後、ふだんと同じように本件防波堤の北側を航行しようと思い、本件標識の灯光を探しながら航行していたが、本件標識の灯光は見当たらず、本件防波堤への衝突を避けようとして中ノ島寄りに航行していた。</p> <p>船長は、18時00分ごろ大曾根に向かった際は、本件防波堤を目視で確認して航行しており、本件標識の灯光が消灯していることを認識していなかった。</p> <p>船長は、本事故の発生時には本件標識の灯光が消灯していたことは、本事故後に知人から知らされた。</p> <p>本件標識の管理者である港湾漁港事務所によると、本件標識の灯光は、3日の午前中に消灯している旨の通報があり、同日午後に復旧された。</p>

	<p>船長は、本件標識の灯光が見当たらなかったとき、減速又は停船して、GPSプロッターで船位を確認してから航行するべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び同乗者2人は、首掛け式救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、長崎港を北西進中、本件標識の灯光が消灯している状況下、船長が、ふだん目標としている本件防波堤上の本件標識の灯光を目視で探しながら航行を続けたことから、本件標識の灯光が見当たらず、中ノ島南東端付近の干出岩に接近していることに気付かず、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、長崎港を北西進中、本件標識の灯光が消灯している状況下、船長が、ふだん目標としている本件防波堤上の本件標識の灯光を目視で探しながら航行を続けたため、本件標識の灯光が見当たらず、中ノ島南東端付近の干出岩に接近していることに気付かず、同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、夜間、浅所や防波堤付近を航行中、簡易標識の灯光が故障等により消灯している場合があることを考慮して、灯光が見付からない場合は、減速又は停船し、目視のみでなく、GPSプロッターで船位を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

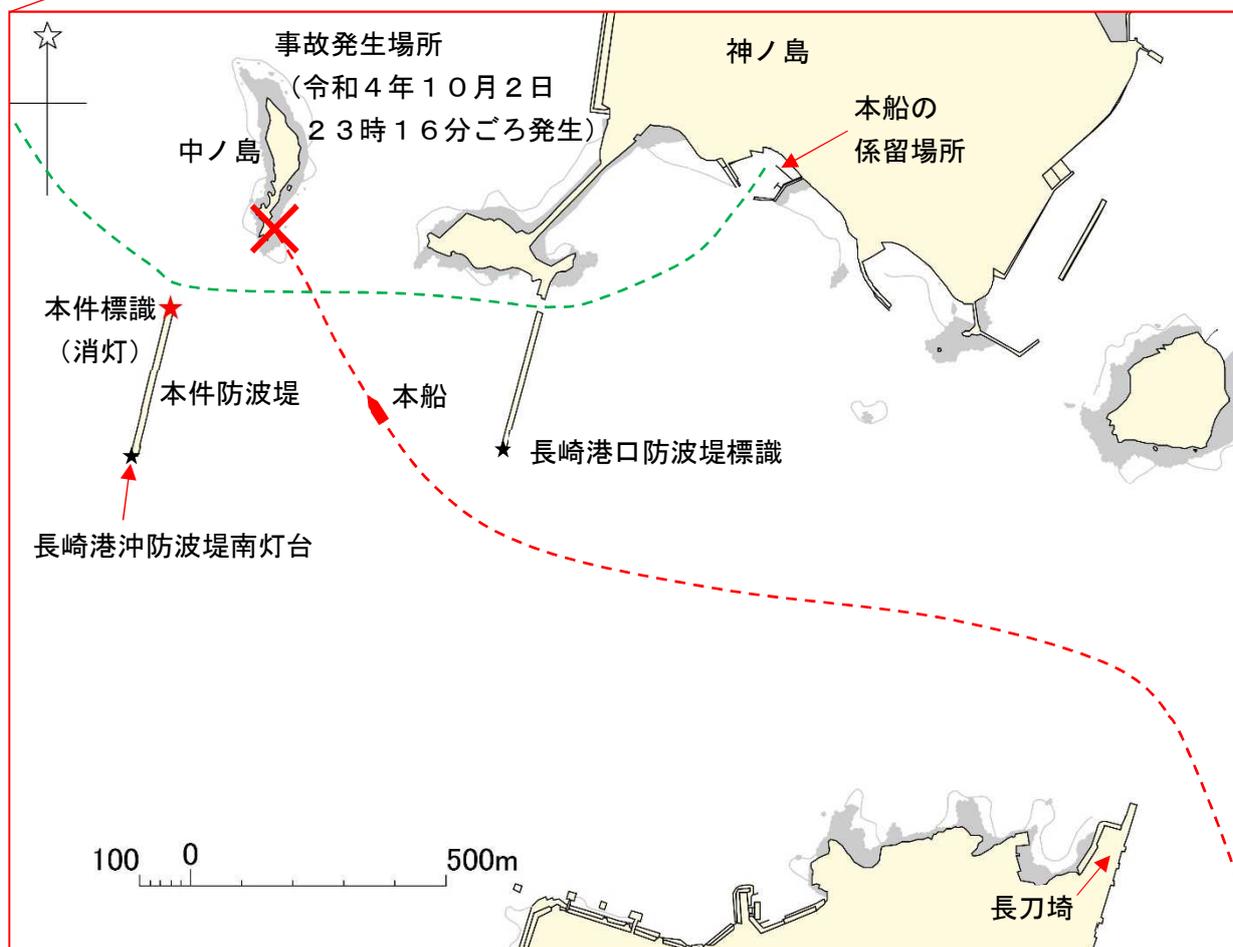
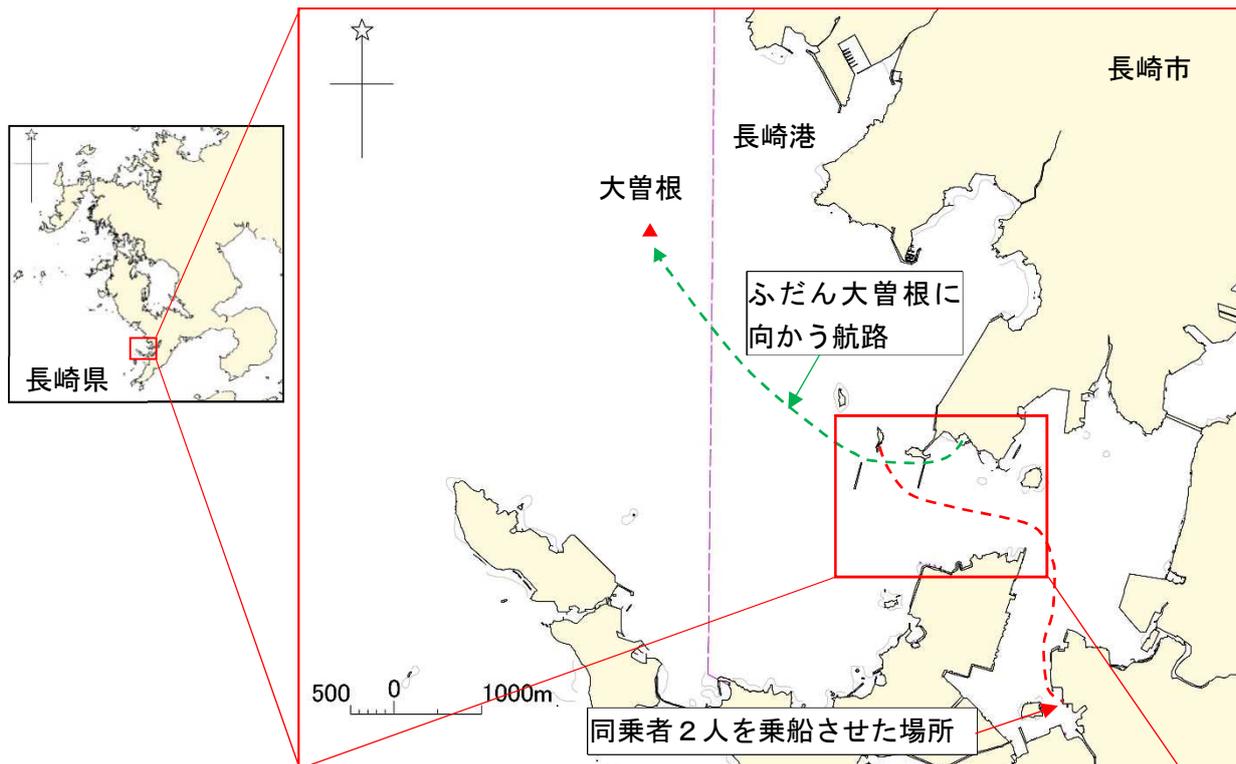


写真1 本船

