

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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（消波ブロック）
発生日時	令和4年7月10日 11時10分ごろ
発生場所	関門港 ^{ひびき} 響新港区東方沖 響新港東1号防波堤西灯台から真方位099° 1,250m付近 （概位 北緯33° 57.1′ 東経130° 47.3′）
事故の概要	プレジャーボート ^{さざなみ} 漣は、東進中、消波ブロックに衝突した。 漣は、船首部及び船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年7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 漣、4.9トン 293-37086福岡、株式会社金田商店 11.54m (Lr) × 2.71m × 0.87m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成16年6月
乗組員等に関する情報	船長 35歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年9月15日 免許証交付日 令和4年9月30日 （令和8年9月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部及び船首部船底外板に亀裂及び破口 消波ブロック 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、令和4年7月9日22時00分ごろ山口県下関市 ^{ふたせ} 蓋井島北西方沖の釣り場に向け、関門港門司区を出航した。 船長は、目的の釣り場に至り、23時30分ごろから釣りを開始し、翌10日06時30分ごろ福岡県北九州市妙見埼北方沖の釣り場に移動して釣りを行った後、10時50分ごろ帰航することとした。 本船は、船長が、知人を操舵室前方下部にあるキャビンで休ませ、操舵室右舷側の舵輪前方に設置された背もたれの付いた固定式の椅子

	<p>に腰を掛け、遠隔操舵装置のリモコンを持ち手動操舵により、約15.5ノット(kn)の対地速力で、GPSプロッターを使用し、目視による見張りを行いながら東進した。</p> <p>船長は、11時02分ごろ、響新港区響泊地の北西方沖にある^{まる}‘丸山出シ^{やまだ}’という浅瀬を左舷側に見て通過した後、関門港若松区安瀬泊地にあるクレーンを右舷船首方に見ながら本船を東進させた。</p> <p>船長は、本船が響泊地北方沖を東進中、11時03分ごろ、海上が平穏で、周囲に航行の支障となる船舶が見当たらなかったため気が緩み、眠気を催したが、これまで操船中に居眠りに陥ったことがなかったため、帰港するまで眠気を我慢できると思い、椅子に腰を掛けたまま操船を続けたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、僅かに右転しながら航行を続け、11時10分ごろ‘響灘東護岸北側の消波ブロック’（以下「本件消波ブロック」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で目覚め、周囲を見たところ響灘東護岸が至近に見えたので、本船が本件消波ブロックに衝突したことを知った。</p> <p>船長は、知人の無事を確認し、本船が船首部の破口から浸水しているのを認めて、知人と共に急いで本件消波ブロックに乗り移った。</p> <p>船長及び知人は、本事故を陸岸から目撃した人が118番通報し、海上保安庁が手配した水難救済会所属の漁船によって救助された。</p> <p>本船は、船長及び知人が本件消波ブロックに乗り移った後、沈没し、後日、船長が手配した台船で引き揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2、3 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0.8m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本事故前日の06時に起床し、07時～17時まで仕事をした後、仮眠をとらないまま釣りに出発し、事故時まで約29時間起きており、本事故当時、睡眠不足の状態であった。</p> <p>船長は、本事故海域は慣れた海域であったが、徹夜で釣りをするのは本事故時が初めてであった。</p> <p>本船は、約15knの対地速力で航行すると、船首が浮上して船首方に死角が生じるので、本船の船尾船底に、船首の浮上を抑さえて船首死角を解消するためのフラップが取り付けられており、フラップを作動させた状態で、舵を中央にしていると僅かに右転しながら航行する特性があった。</p> <p>船長は、フラップを作動させて航行中、本船の特性を知っているので、遠隔操舵装置のリモコンを持っていたものの舵中央のまま居眠りに陥り、本船が僅かに右転しながら航行し、本件消波ブロックに向かう針路になったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、操船中に眠気を感じた際、窓を開けたり、立ち上がったたり</p>

	<p>すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び知人は、救命胴衣を着用していた。</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、響新港区響泊地北方沖をフラップが作動した状態で手動操舵により東進中、操船中の船長が、舵中央の状態で見眠りに陥り、僅かに右転しながら航行を続けたことから、響灘東護岸に向かうこととなり、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、約29時間起きており睡眠不足であったうえ、海上が平穏で、周囲に航行の支障となる船舶が見当たらなかったことにより気が緩み、眠気を催したものの、今まで見眠りに陥ったことがなく、帰港するまで眠気を我慢できると思い、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操舵を続けたことから、覚醒水準が低下し、見眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、フラップが作動した状態で、舵を中央にしていると僅かに右転しながら航行する特性がある状況下、船長が、舵中央の状態で見眠りに陥ったことから、僅かに右転しながら航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が響新港区響泊地北方沖をフラップが作動した状態で手動操舵により東進中、操船中の船長が、舵中央の状態で見眠りに陥り、僅かに右転しながら航行を続けたため、響灘東護岸に向かうこととなり、本件消波ブロックに衝突し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、眠気を感じた場合、眠気を我慢できると思わず、見眠りに陥る危険性を考慮し、同じ姿勢を続けることなく、速やかに椅子から立ち上がって操舵に当たったり、窓を開けて外気に当たったりするなどして、見眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船長は、寝不足の状態では操舵すると、見眠りに陥ることがあり得るので、操舵前には十分な睡眠をとること。

付図1 事故発生経過概略図

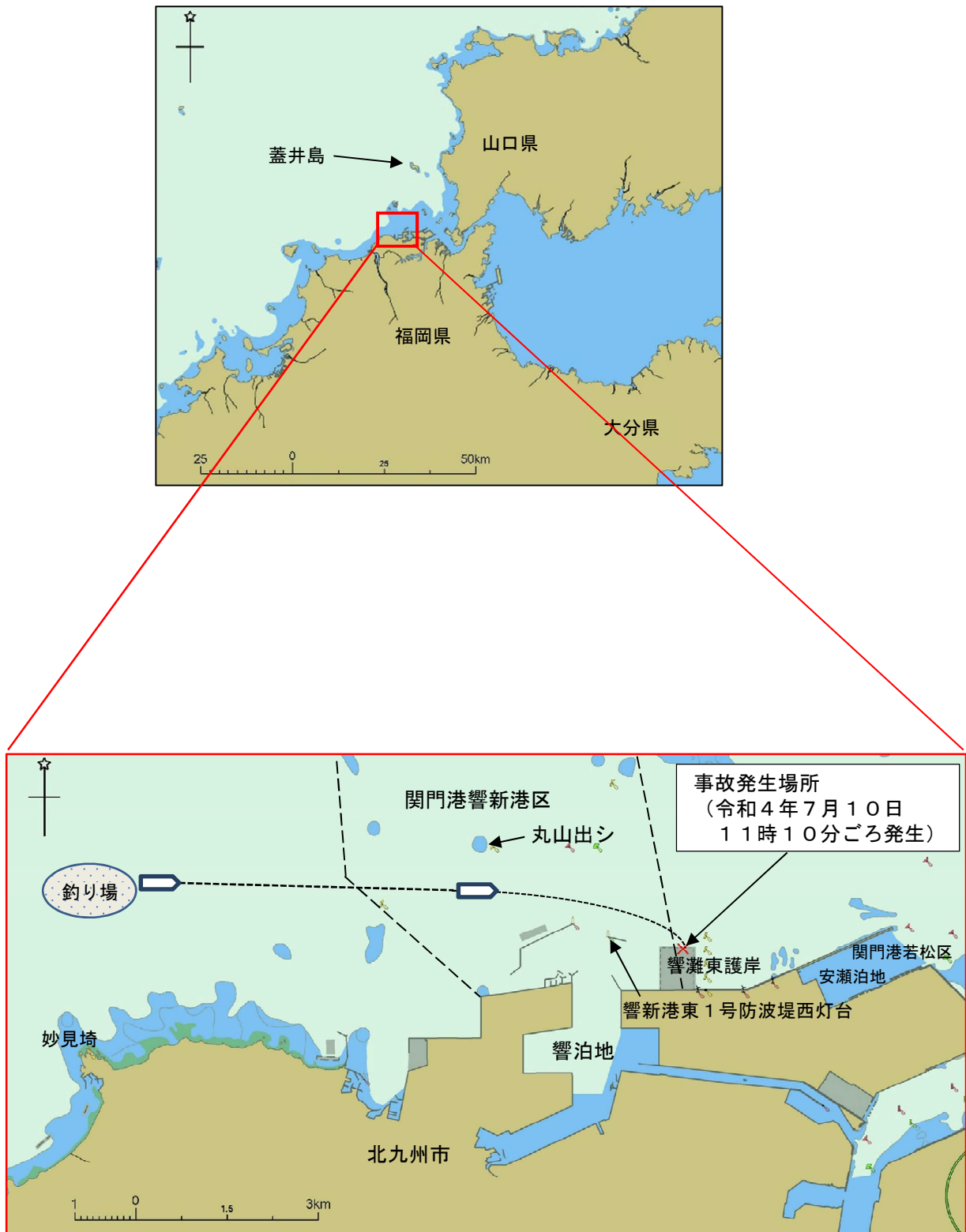


写真1 本船



写真2 本船の損傷状況



写真3 本船の損傷状況

