

船舶事故調査報告書

令和6年3月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（突堤）
発生日時	令和5年2月12日 04時41分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港東第2区 めが 妻鹿東防波堤灯台から真方位076°1,110m付近 （概位 北緯34°45.6′ 東経134°41.9′）
事故の概要	プレジャーボート ^{エフ エスエスケイ} F. SSKは、南南西進中、突堤に衝突した。 F. SSK は、船長及び同乗者が負傷し、船首部に圧壊等を生じ、また、突堤は、コンクリート部に擦過傷が生じた。
事故調査の経過	令和5年2月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 F. SSK、2.6トン 260-50051兵庫、飾磨整備株式会社 6.68m (Lr) × 2.46m × 1.23m、FRP ディーゼル機関、69.90kW、令和3年1月
乗組員等に関する情報	船長 56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26年8月1日 免許証交付日 平成31年4月16日 （令和6年7月31日まで有効） 同乗者 59歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者）、軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部に圧壊、亀裂、及び船首部船底外板に擦過傷 突堤 コンクリート部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 常用薄明開始時刻：06時24分ごろ 日出時刻：06時50分ごろ 月出時刻：11日22時47分ごろ 月没時刻：12日10時04分ごろ 月齢：21.5
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、香川県小豆島

付近で釣りをを行う目的で、法定灯火を表示してレーダー及びGPSプロッターを作動させ、令和5年2月12日04時35分ごろ兵庫県姫路市妻鹿漁港の係留地を出航し、姫路港東部工業区妻鹿地区の東側護岸（以下「本件護岸」という。）に沿って南南西進を始めた。

船長は、‘本件護岸の南端から東南東方に約60m海上に延びた突堤’（以下「本件突堤」という。）の東端から約20m東方を航過しようと、レーダー画面に本件護岸が本船の右舷側に映っていることを確認しながら、手動操舵により約19ノットの対地速力で航行していた。

船長は、操縦室右舷側の操縦席に座って操船中、04時41分ごろ、本件突堤にいた釣り人が照らした灯りが目に入り、顔をそらした際に右舵を取ってしまい、針路を戻そうと左舵を取った際、船首方至近に本件突堤が見えて全速力後進としたが間に合わず、本船が本件突堤の東端付近に衝突した。

船長は、衝撃で前方のGPSプロッターに額を打ち、操縦室左舷側に右舷向きに設置されたベンチシートのところまで右舷側を向いて立っていた同乗者は、ベンチシート前方にあるキャビン出入口から斜め下方のキャビンへ投げ出された。（図1、図2参照）

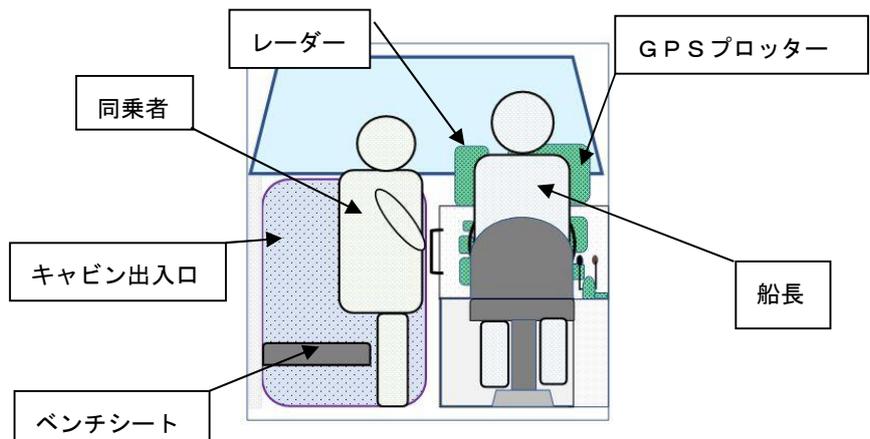


図1 船長及び同乗者の衝突直前の状況（操縦室後部より見る）

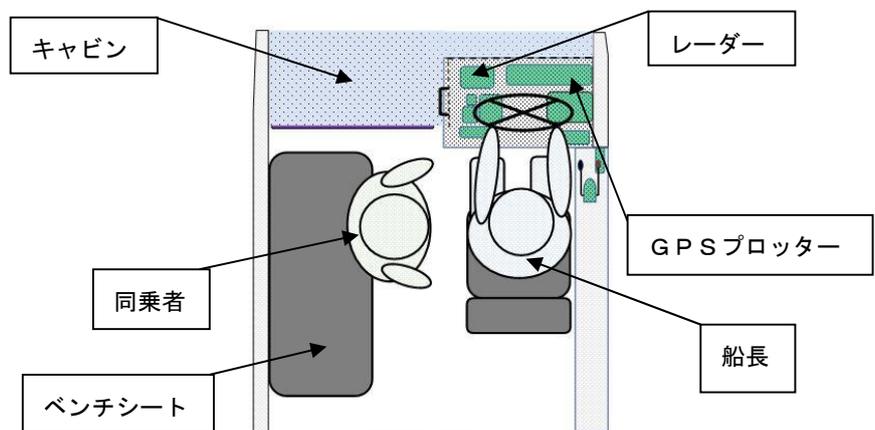


図2 船長及び同乗者の衝突直前の状況（操縦室上部より見る）

	<p>船長は、衝突後、自身及び同乗者が負傷していることを認め、本件突堤にいた釣り人に119番通報を依頼し、家族に電話して、本船の整備業者に海上保安庁への通報及び本船の回収を依頼するように伝えた。</p> <p>船長及び同乗者は、救急車によりそれぞれ病院へ搬送され、船長は前頭部裂傷、同乗者は左大腿骨骨幹部骨折、頸椎椎体骨折、左肩甲骨骨折、外傷性くも膜下出血及び胸部外傷とそれぞれ診断された。</p> <p>同乗者は、3月9日まで病院に入院し、その後リハビリテーションのため転院して約4週間の入院治療を要した。</p> <p>本船は、整備業者の船舶により兵庫県相生市相生港にえい航されて、同市所在のマリーナに陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 衝突後の本船、写真2 衝突跡、写真3 本件突堤及び本件護岸、写真4 船首側損傷、写真5 船首右舷側損傷、写真6 操縦室内航海機器等、写真7 GPSプロッターを本事故後に起動した際の画面表示 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、これまで本件突堤の東端近くを月に5回以上航行していて、本件護岸及び本件突堤に標識灯や照明が設置されておらず、夜間は視認が困難であることを知っていたが、レーダーやGPSプロッターを見ながら航行すれば問題ないと思っていた。</p> <p>本船のレーダーは、本事故発生時、0.125海里(M)レンジのヘッドアップ表示となっていた。</p> <p>船長は、本事故後、レーダーのレンジを明確に覚えておらず、レーダー画面に本件護岸が本船の右舷側に映っていたので、ふだん航行している経路付近を航行していると思っていた、ふだんより本件護岸近くを航行していたことに気付かなかったと思った。また、衝突の約30秒前にレーダーを見た際、本件突堤は映っていなかったため、本船が本件突堤の東端に向かって航行していることに気付かなかったと思った。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故発生時、縮尺レンジが0.15Mの表示となっていて、本件突堤の東端から約20m東方を航過しようとする、画面上で20mは約1.5mmの長さであった。</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、姫路港東第2区において、船長が、夜間は視認が困難な本件突堤の東端から約20m東方を航過しようとする南南西進中、ふだん航行している経路付近を航行していると思い航行を続けたことから、ふだんより本件護岸近くを航行していることに気付かず、本件突堤の東端付近に衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、レーダー画面に本件護岸が本船の右舷側に映っていたこと、及び、衝突の約30秒前にレーダーを見た際、本件突堤が映っていなかったことから、ふだん航行している経路付近を航行していると思っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、姫路港東第2区において、船長が、夜間は視認が困難な本件突堤の東端から約20m東方を航過しようと南南西進中、ふだん航行している経路付近を航行していると思い航行を続けたため、ふだんより本件護岸近くを航行していることに気付かず、本件突堤の東端付近に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、突堤など障害物の近くを航行する場合、障害物から十分に離れて安全な速力で航行すること。 ・ レーダー及びGPSプロッターは、海域の船舶交通の輻輳度や広さ等を考慮し、対象物を正確に判別できる適切なレンジで使用する。

付図1 事故発生経過概略図

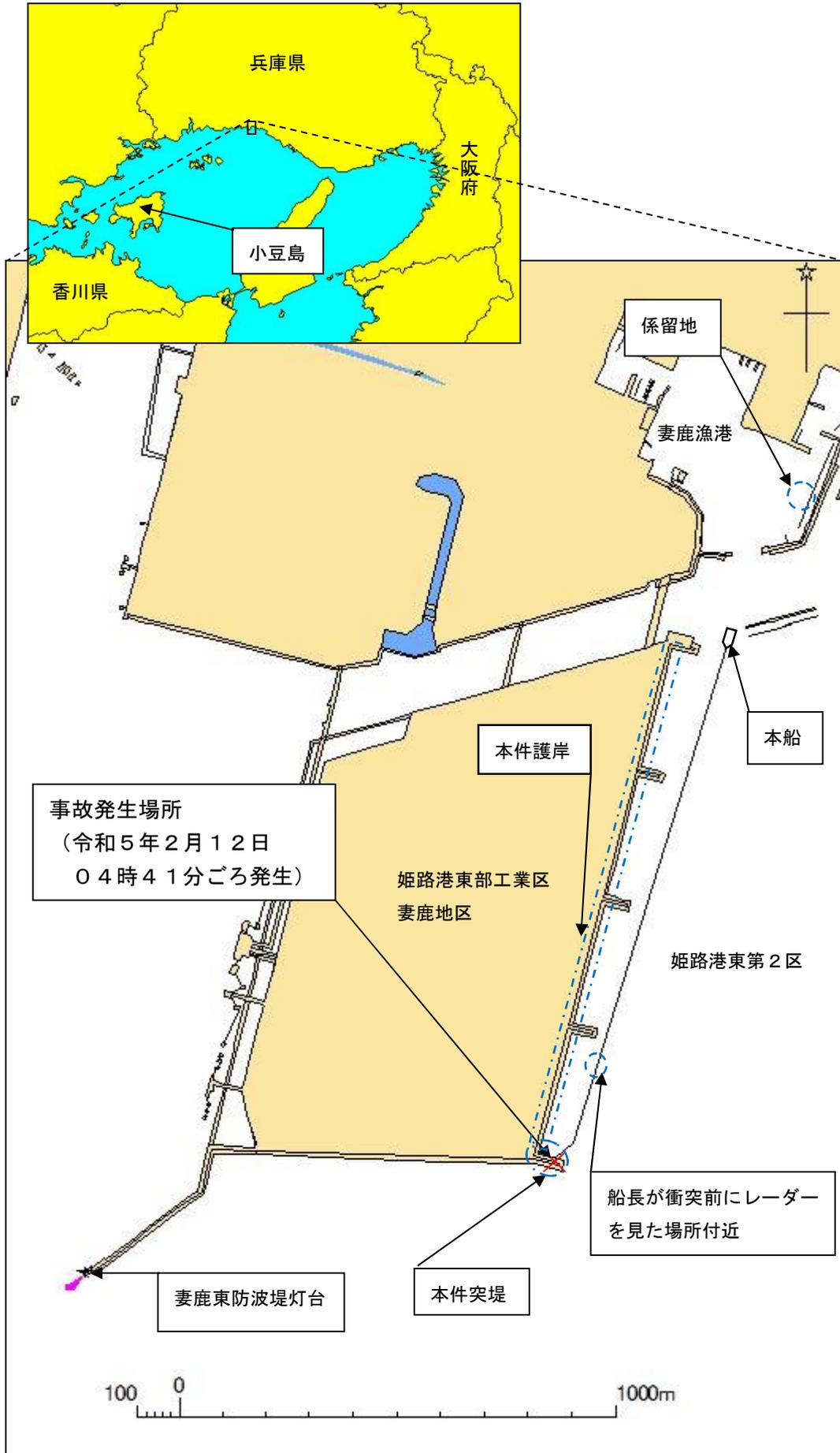


写真1 衝突後の本船



(海上保安庁提供)

写真2 衝突跡



写真3 本件突堤及び本件護岸

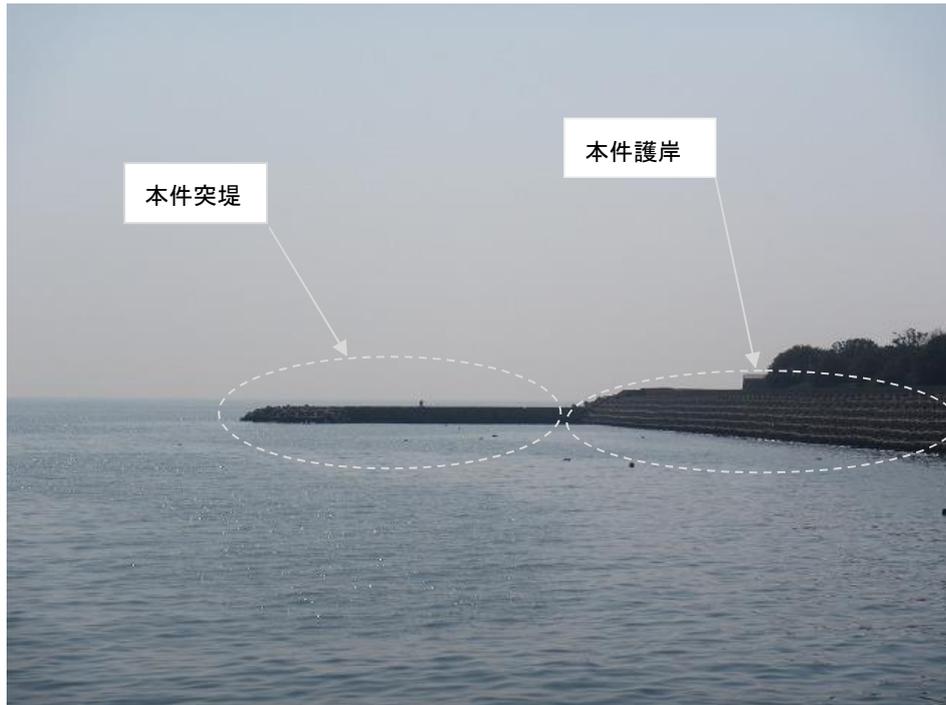


写真4 船首側損傷

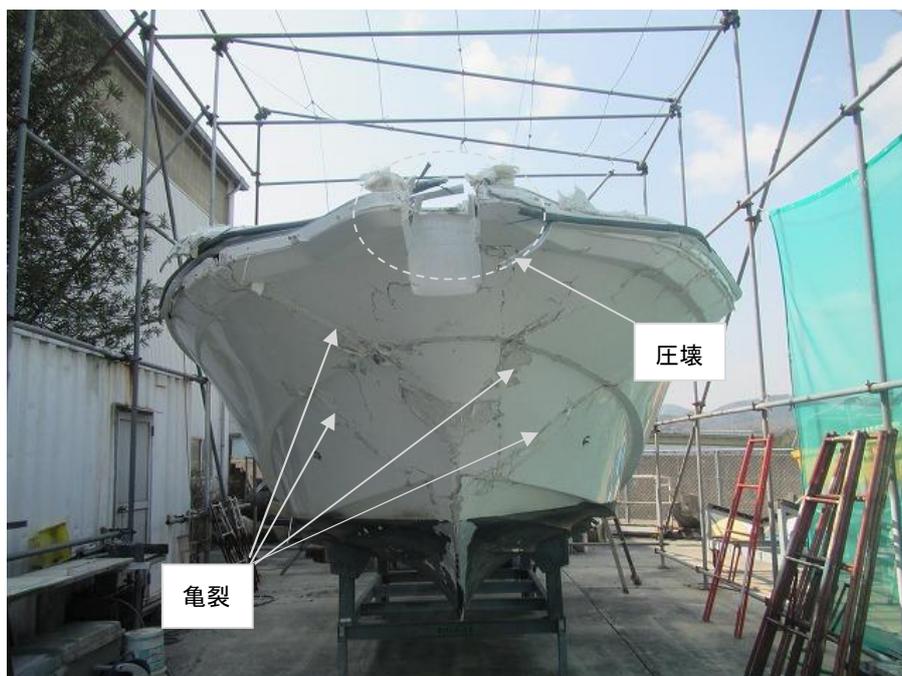


写真5 船首右舷側損傷



写真6 操縦室内航海機器等



写真7 GPSプロッターを本事故後に起動した際の画面表示

