

船舶事故調査報告書

令和7年1月15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（防波堤）
発生日時	令和5年10月3日 20時40分ごろ
発生場所	長崎県平戸市飯盛漁港 崎瀬鼻灯台から真方位275° 910m付近 （概位 北緯33° 26.4′ 東経129° 32.2′）
事故の概要	プレジャーボート米福丸は、北西進中、防波堤に衝突した。 米福丸は、同乗者9人が負傷し、船首部船底外板に破口を伴う亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年10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 米福丸、6.0トン NS2-23131（漁船登録番号）、個人所有 12.77m (Lr) × 2.76m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成3年7月3日 第292-36468号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 58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62年1月29日 免許証交付日 平成31年3月12日 （令和6年3月11日まで有効） 同乗者A 89歳 同乗者B 83歳 同乗者C 53歳 同乗者D 54歳 同乗者E 31歳 同乗者F 31歳 同乗者G 7歳 同乗者H 24歳 同乗者I 55歳
死傷者等	重傷 4人（同乗者A、同乗者B、同乗者C、同乗者D） 軽傷 5人（同乗者E、同乗者F、同乗者G、同乗者H、同乗者I）

<p>損傷</p>	<p>船首部船底外板に破口を伴う亀裂等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、船長の家族及び親族11人を乗せ、夕食を取る目的で、平戸市平戸港に向け、令和5年10月3日16時30分ごろ飯盛漁港を出航した。</p> <p>船長は、17時00分ごろ平戸港の平戸浮棧橋に着棧し、同乗者11人及び着棧後に合流した知人2人と共に、17時10分ごろから付近にある飲食店で夕食を始め、生ビール3杯、サワー3杯程度の飲酒を行ったのち、帰途に就くこととした。</p> <p>本船は、20時15分ごろ合流した知人2人を加えた13人を乗せて平戸港を出航し、船長が操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵により操船に当たった。</p> <p>同乗者B、同乗者C、同乗者D、同乗者F及び他の同乗者3人（子供2人及び乳児1人）は、操舵室前方の船室内に座るか、横になるかなどし、同乗者A及び同乗者Hが操舵室内に、同乗者E、同乗者G、同乗者I及び他の同乗者1人が船尾甲板にそれぞれ座っていた。（図1参照）</p> <div data-bbox="544 1021 1433 1384" data-label="Diagram"> <p>The diagram shows the layout of the vessel with three main sections: 船尾甲板 (Rear Deck), 操舵室 (Cockpit), and 船室 (Cabin). Passengers are represented by circles: red circles indicate injury (負傷あり) and blue circles indicate no injury (負傷なし).</p> <ul style="list-style-type: none"> 船尾甲板 (Rear Deck): Passengers I, E, G, and one unlabelled passenger (blue circle). 操舵室 (Cockpit): Passengers H, A, and the Captain (船長, blue circle). 船室 (Cabin): Passengers F, B, D, C, and two unlabelled passengers (blue circles). <p>Legend: ○ 負傷あり (Red circle), ○ 負傷なし (Blue circle)</p> </div> <p>図1 乗船者の位置</p> <p>本船は、飯盛山西防波堤南東方約350m付近において、飯盛漁港に向けて約13ノットの対地速力で北西進中、船尾甲板に座っていた同乗者の1人が船尾甲板に飛び込んできた魚を見て騒ぎ出した。</p> <p>船長は、船尾甲板にいた同乗者に騒ぎの事情を聞き、後方を向いて会話をしていたところ、本船が飯盛山西防波堤に向かって接近していることに気付かず、同じ針路及び速力のまま、20時40分ごろ本船の船首部が同防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、同乗者が平戸市度島にある診療所に連絡をし、自力で飯盛漁港の係船場所まで航行して係船した。</p> <p>負傷した同乗者のうち7人は、来援した診療所の医師により応急手当が行われ、海上タクシーで平戸港に運ばれたのち、救急車でそれぞれ病院に運ばれ、同乗者Aが肋骨骨折及び右外傷性血気胸、同乗者B</p>

	<p>が肋骨骨折等、同乗者Cが部分不安定型骨盤骨折等、同乗者Dが両側腓骨骨折、同乗者Eが多発外傷、同乗者Iが右膝関節打撲傷、同乗者Gが頭部挫創と診断された。</p> <p>同乗者F及び同乗者Hは、翌日病院を受診し、それぞれ頸椎捻挫及び右足捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船(修理中)、写真2 飯盛山西防波堤 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、長崎県佐世保市内の病院において、消防署から連絡を受けて本事故の発生を知った海上保安庁の職員によって呼気検査が行われ、22時59分ごろ～23時24分ごろまでの測定により、約0.28mg/l(呼気)の濃度のアルコールが測定された。</p> <p>「海技と知識」(操縦免許証更新講習用教材検討委員会、公益財団法人海技資格協力センター、平成30年7月1日第10版2刷)によれば、飲酒について、次のとおり記載されている。</p> <p>飲酒すると血液中のアルコールが作用して、「注意力の低下」、「判断力の低下」が起こります。その結果、漫然と相手船と無難に航過できるだろうなどと判断を誤ったり、「警戒心の低下」が起こり、無灯火のまま運航したり、あるいは「眠気」を催して居眠りに陥るなど、正常な操縦ができなくなります。</p> <p>本船の漁ろう以外のことをする間における最大搭載人員は、船員1人、旅客5人、計6人であり、本事故当時の乗船者は、最大搭載人員を超えていた。</p> <p>本船は、過去に、船員2人、旅客12人、計14人の最大搭載人員としていたので、本事故当時、14人分の救命胴衣の備えがあった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、飯盛漁港南東方沖を手動操舵で北西進中、船長が、後方を向いて船尾甲板にいた同乗者と会話をし、見張りを適切に行っていなかったことから、飯盛山西防波堤に向かって接近していることに気付かず、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夕食の際に飲酒を行い、本事故後に行われた呼気検査で約0.28mg/l(呼気)の濃度のアルコールが測定されたことから、本事故当時、酒に酔った状態で、注意力が低下しており、見張りを適切に行うことができなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が飯盛漁港南東方沖を手動操舵で北西進中、船長が、酒に酔った状態で、後方を向きながら船尾甲板にいた同乗者と会話をし、見張りを適切に行っていなかったため、飯盛山西防波</p>

	堤に向かって接近していることに気付かず、同防波堤に衝突したものと考えられる。
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、操船予定があるときは飲酒しないこと。 ・ 船長は、操船中、周囲の見張り及び船位の確認に常時専念すること。 ・ 小型船舶の所有者は、船舶検査証書に記載された最大搭載人員を超えて航行する場合、日本小型船舶検査機構による臨時検査等を受検すること。

付図1 事故発生経過概略図

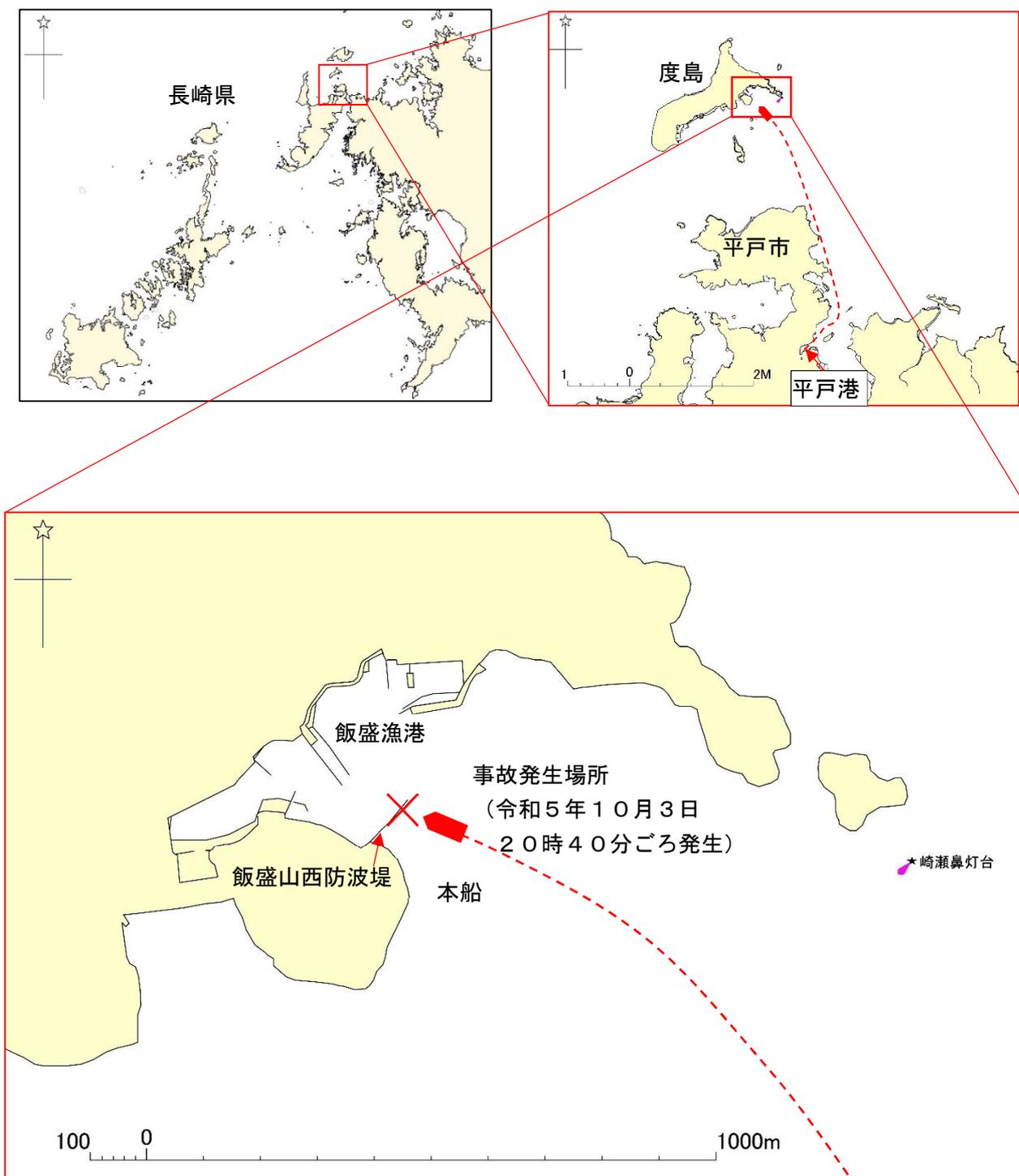


写真1 本船



写真2 防波堤

