

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年6月7日 01時40分頃
発生場所	長崎県平戸市度島西岸 的山大島曲り鼻灯台から真方位168° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 26.9′ 東経129° 31.6′）
事故の概要	プレジャーボート ^{スピラント} spirant6号は、南東進中、岩場に乗り揚げた。 spirant6号は、同乗者1人が負傷し、船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年6月14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 spirant6号、4.2トン 281-42811長崎、個人所有 9.05m（Lr）×2.69m×1.33m、FRP ディーゼル機関、243kW、平成26年4月
乗組員等に関する情報	船長 45歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年5月9日 免許証交付日 令和5年3月6日 （令和10年5月8日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（同乗者）
損傷	船底外板（船首部から船尾部まで）に亀裂及び擦過傷、プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、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（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、いか釣りの目的で、令和6年6月6日18時00分頃に伊万里港内の係留地を出航した。（写真1参照）



写真1 本船（上架中）

船長は、平戸市的山大島南東方沖で釣りを行った後、的山大島西方沖に移動し、19時20分頃本船を漂泊させ、潮流によって北方に流されながら釣りを行った。

船長は、7日01時00分頃帰航することとし、GPSプロッター2台及び0.75Mレンジとしたレーダー1台を作動させ、キャビン前方右舷側の背もたれ付操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者を操縦席左舷側の椅子に腰を掛けさせ、的山大島北西方沖から本船を発進させた。

船長は、的山大島南岸と度島北岸とに挟まれた大島瀬戸を東航するつもりで、同瀬戸西方沖の変針予定場所に向けて自動操舵装置で針路を設定し、約20ノットの対地速力で本船を南南東進させた。

同乗者は、帰航開始後、間もなく眠り始めた。

船長は、帰航開始時から軽い眠気を感じていたことに加え、周囲に航行の支障となる他船がおらず、海上も平穏で単調な航海となっており、次第に眠気が強くなってきたが、これまで操船中に眠気を感じても眠気を我慢することができていたので、居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けたまま操船を続けた。

船長は、大島瀬戸西方沖の変針予定場所付近で、GPSプロッターの画面を見ながら、同画面上の船首輝線（船首方向を示す線）が大島瀬戸中央部に向くように自動操舵装置のダイヤルを左に回して針路を設定したが、実際には度島に向く針路となった。

船長は、このとき強い眠気を感じており、GPSプロッターの画面上で船首方向を十分に確認しなかったため、誤った針路に設定したことに気付かなかった。

船長は、針路設定後、間もなく居眠りを始めた。

本船は、船長が居眠りしたまま度島に向かって航行を続け、01時40分頃に度島西岸の岩場に乗り揚げた。

（写真2、図1 参照）

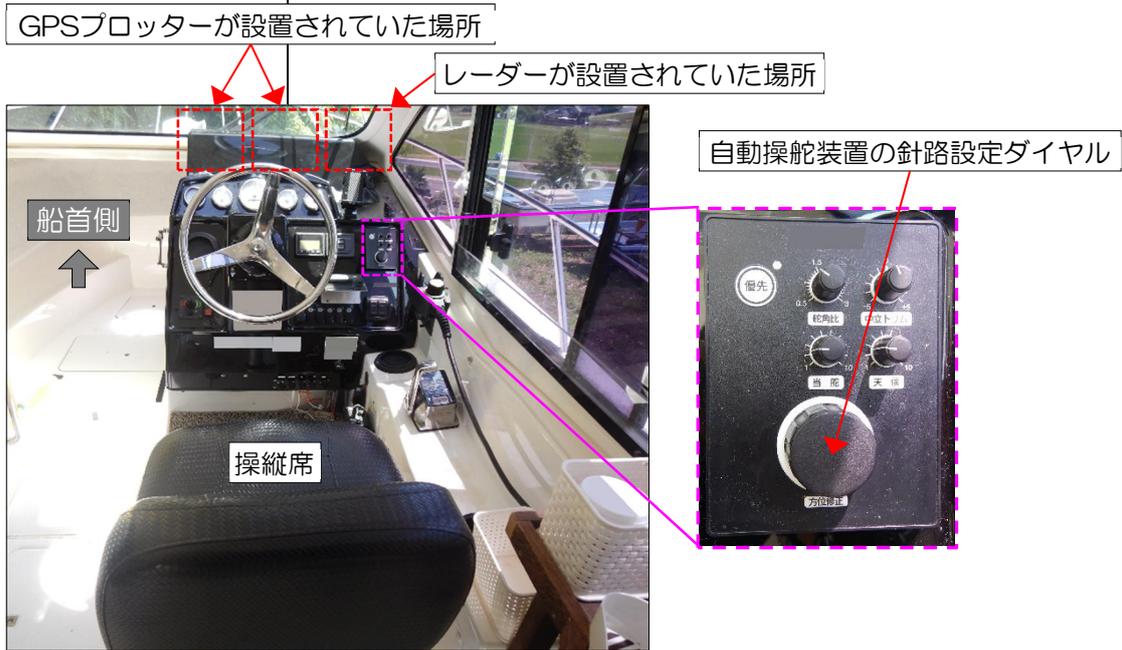


写真2 操縦区画の状況（GPSプロッター等の航海計器が取り外された状態）

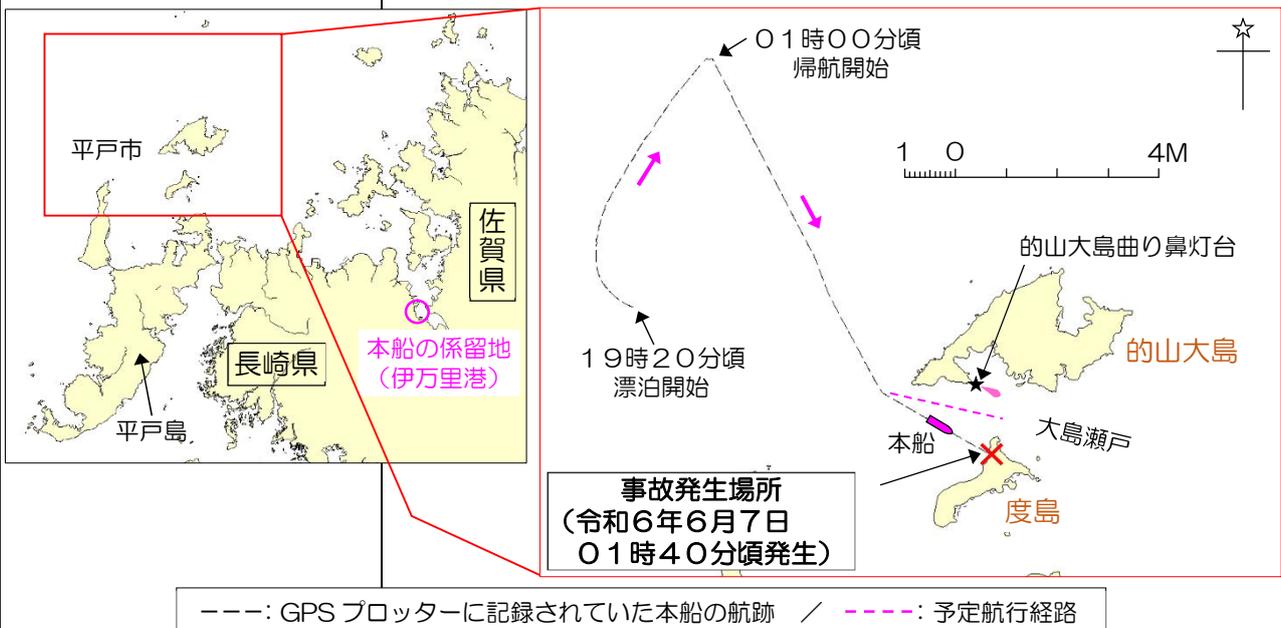


図1 航行経路図

船長は、乗揚時に前方に押し出され、上半身を操縦席前方の舵輪等で打って目を覚まし、すぐに主機操縦レバーを中立にした後、GPSプロッターを確認して本船が度島西岸に乗り揚げたことが分かったので、機関を停止した。また、同乗者は、乗揚時に椅子から前方に投げ出されてキャビンの床上に倒れた。

船長は、同乗者の負傷状況を確認したところ、同乗者の頭部に出血を認め、歯が痛い旨聞いたが、同乗者に重い怪我はないことが分かった。

船長は、懐中電灯を使用し、船内の点検を行うとともに岩場に下

	<p>り、船体を点検して損傷状況を確認した後、携帯電話で118番通報を行い、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、潮位が増した後、来援した海上保安庁のゴムボート（巡視艇搭載艇）に本船から移乗して救助され、また、本船は、海上保安官によってロープで岩場に固定された。</p> <p>船長及び同乗者は、巡視艇で平戸市平戸港に向かい、海上保安庁の調査を受け、また、同乗者は、後日病院を受診して頭部打撲傷、歯の打撲及び歯冠破折と診断された。</p> <p>本船は、船長が本船の整備を依頼していたマリーナを通じてクレーン付台船を手配し、本事故当日、同台船に引き揚げられた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、プレジャーボートの船長としての経験が約10年あり、夜間航行の経験も豊富であった。</p> <p>船長及び同乗者は、出航時から救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、帰航時、キャビンの窓が閉められており、喫水が、船首約0.7m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、仕事が忙しく疲労が蓄積していた。</p> <p>船長は、操船中に眠気を感じた際、ふだんから眠気を我慢しており、立って体を動かしたりキャビンの窓を開けて外気に当たったりするなど居眠り運航の防止措置を採ったことはなかった。</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、的山大島西方沖を自動操舵で南南東進中、船長が、強い眠気を感じていたものの、操縦席に腰を掛けたまま操船を続け、大島瀬戸中央部に向く針路を設定しようとした際、度島に向く針路を設定し、間もなく居眠りしたことから、度島に向かって南東進を続け、度島西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面を見ながら、同画面上の船首輝線が大島瀬戸中央部に向くように自動操舵装置のダイヤルを回して針路を設定したが、強い眠気により注意力を欠いた状態となっており、同画面上で船首方向を十分に確認しなかったことから、このとき度島に向く針路となったものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、強い眠気を感じるようになったものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 疲労が蓄積していたこと。 (2) 夜釣りを行った後、深夜の時間帯に航行していたこと。 (3) 帰航開始時から軽い眠気を感じていた上、周囲に航行の支障となる他船がおらず、海上も平穏で単調な航海となっていたこと。 <p>船長は、強い眠気を感じていたものの、それまで操船中に眠気を感じ</p>

	<p>ても眠気を我慢することができていたことから、居眠りすることはない と思い、操縦席から立ったり体を動かしたりして居眠り運航の防止措 置を採ることなく、操縦席に腰を掛けたまま操船を続けたものと考えら れる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、的山大島西方沖を自動操舵で南南東進 中、船長が、強い眠気を感じていたものの、操縦席に腰を掛けたまま 操船を続け、注意力を欠いた状態で度島に向く針路を設定した後、居 眠りしたため、度島西岸の岩場に乗り揚げ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、自動操舵で操船中に眠気を感じた場合、手動操舵に切り 換えた上、立って体を動かしながら操船に当たったり、操縦区画 の窓を開けて外気に当たったりするなど居眠り運航の防止措置を 採ること。 ・ プレジャーボートの船長は、疲労が蓄積している場合、居眠り運 航となる可能性が高くなるので、出航を控えたり、適法で有効な 操縦免許証を有する者を同乗させて同者に操船を依頼したりする こと。