

船舶事故調査報告書

令和7年3月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年10月22日 10時20分ごろ
発生場所	関門港 ^{ひびき} 新港区響泊地 響新港西1号防波堤東灯台から真方位192° 1,800m付近 （概位 北緯33° 56.4′ 東経130° 45.9′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ヤマタカ} YAMATAKA IIは、東進中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年11月14日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート YAMATAKA II、5トン未満（長さ8.29m）
船舶番号、船舶所有者等	290-44786福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	重傷 1人（同乗者）、軽傷 2人（同乗者）
損傷	本船 船首部先端（バウスプリット）に亀裂及び破口 岸壁 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人4人を乗せ、釣りの目的で、関門港若松第2区の松ヶ島船だまり^{まつが}を出港した。</p> <p>船長は、途中、餌用の魚を釣ることとし、響泊地で錨泊中の台船に船首を西方に向けて右舷着けで本船を係留した。</p> <p>船長は、餌用の魚が十分に釣れたので、福岡県北九州市白島^{しら}北方沖の釣り場に向かうこととし、係留索を解いた。</p> <p>船長は、操舵室右舷側に設置された操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させて手動操舵により操船に当たり、本船を後進させて台船から離れた後、右舵を取って緩やかに右転を始めた。</p> <p>船長は、その後、舵を中央に戻し、約8～10ノットの対地速力で響灘西地区廃棄物処分場の岸壁に沿って本船を東進させ始めた。</p> <p>船長は、本船の東進を始めた直後、‘排水側のスカッパ（海水出入口）に取り付けて水位を一定に保つために用いるスカッパパイプ’（以下「スカッパパイプ」という。）を後部甲板のいけすに取り付けていないことを思い出した。（写真1参照）</p>



写真1 いけす及びスカッパーパイプ

船長は、スカッパーパイプの取付作業の経験がある同乗者（以下「同乗者A」という。）に同作業を依頼した。

船長は、同乗者Aがいけす内の魚が妨げとなってスムーズにスカッパーパイプを取り付けることができないようだったので、その作業状況が気になり、右手で舵輪を握った状態で後部甲板の方を振り向き、同乗者Aに対して助言を始めた。（写真2参照）

← 左舷側

右舷側 →



写真2 船長の操船姿勢（再現）

船長は、同乗者Aがスカッパーパイプの取付作業を終えたので、船首方を見たところ、至近に岸壁を認め、衝突の危険を感じ、主機を中

立運転としたものの、本船の船首部先端（バウスプリット）が岸壁に衝突するのを認めた。
 (図1 参照)

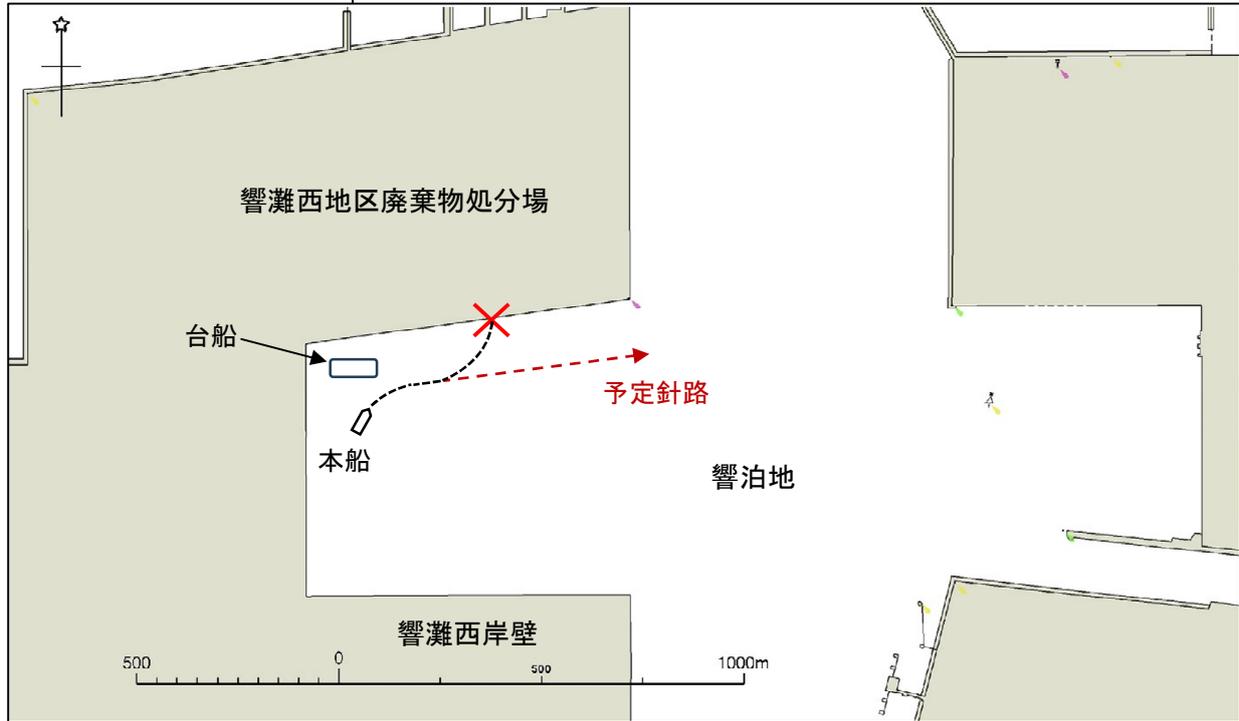


図1 事故発生経過概略図

船長は、主機を後進として岸壁から離れた後、同乗者の負傷の有無を確認し、同乗者Aほか2人が痛みを訴えていたので、松ヶ島船だまりに戻ることとした。

船長は、本船を操船しながら119番及び118番通報して松ヶ島船だまりに入港し、待機していた救急車に同乗者3人を引き継いだ。

同乗者3人は、救急車で病院に搬送され、同乗者Aが左鎖骨遠位端骨折及び左頬部裂創と診断されて約1か月間の入院加療を受けた。また、ほか2人の同乗者が頭部打撲及び前額部打撲裂傷等とそれぞれ診断された。

船長は、本船が直進しているので、少しの間であれば船首方向を見なくても大丈夫だと思っていた。

船長は、右手で舵輪を握った状態で後部甲板の方を振り向いた際、右手が左方に動いて僅かに左舵が取られていたので、本船が岸壁に向かって緩やかに左転したのではないかと本事故後に思った。

分析

本船は、響泊地において、響灘西地区廃棄物処分場の岸壁に沿って手動操舵で東進中、船長が、本船が直進しているので少しの間であれば船首方向を見なくても大丈夫と思い込み、右手で舵輪を握った状態で後部甲板の方を振り向きながら操舵をしていたことから、無意識のうちに左舵が取られていることに気付かず、岸壁に向かって緩やかに

	<p>左転し、岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、右手で舵輪を握った状態で後部甲板の方を振り向き、同乗者Aが行っていたスカッパパイプの取付作業に意識を向けていたことから、無意識のうちに左舵が取られていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、響泊地において、響灘西地区廃棄物処分場の岸壁に沿って手動操舵で東進中、船長が、右手で舵輪を握った状態で後部甲板の方を振り向きながら操舵をしていたため、無意識のうちに左舵が取られていることに気付かず、岸壁に向かって緩やかに左転し、岸壁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、港内を航行中、進行方向から目をそらすなどして後部甲板での作業に意識を向け過ぎることなく、周囲の見張りを適切に行って操船に専念すること。