

## 船舶事故調査報告書

令和8年1月14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

<b>事故種類</b>	(1件目の事故) 衝突 (防波堤) (2件目の事故) 乗揚	
<b>発生日時</b>	(1件目の事故) 令和6年7月28日 22時03分頃 (2件目の事故) 令和6年7月28日 22時10分頃	
<b>発生場所</b>	大分県大分市大分港 (1件目の事故) 北防波堤北端部 日吉原泊地東防波堤灯台から真方位303°450m付近 (概位 北緯33°15.6′ 東経131°46.0′) (2件目の事故) 大分港液化ガス備蓄防波堤北端部消波ブロック 日吉原泊地東防波堤灯台から真方位115°890m付近 (概位 北緯33°15.3′ 東経131°46.8′)	
<b>事故の概要</b>	(1件目の事故) プレジャーボート第4タカセ丸は、東南東進中、防波堤に衝突した。 第4タカセ丸は、船長及び同乗者2人が負傷し、船首部に破口を伴う凹損を生じ、また、防波堤は、コンクリート部に擦過傷を生じた。 (2件目の事故) プレジャーボート第4タカセ丸は、南進中、消波ブロックに乗り揚げた。 消波ブロックは、コンクリート部に擦過傷を生じた。	
<b>事故調査の経過</b>	令和6年9月18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。	
<b>事実情報</b>	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 第4タカセ丸、3.6トン 295-35618大分、タカセスチール株式会社 9.71m (Lr) × 2.59m × 0.66m、FRP ディーゼル機関、169.2kW、平成6年5月
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 50歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年5月12日	

	<p>免許証交付日 令和元年11月29日 (令和6年8月7日まで有効)</p> <p>同乗者A 51歳 二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成30年11月16日 免許証交付日 令和5年11月10日 (令和10年11月15日まで有効)</p>
死傷者等	<p>(1件目の事故)</p> <p>重傷 1人(同乗者) 軽傷 2人(船長及び同乗者A)</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>なし</p>
損傷	<p>(1件目の事故)</p> <p>本船 船首部に破口を伴う凹損 防波堤 コンクリート部に擦過傷</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船 不詳 消波ブロック コンクリート部に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、船長及び同乗者Aが乗り組み、同乗者Aの操船で、大分県別府市別府港で開催される花火大会を見物する目的で、令和6年7月28日17時00分頃、大分港南東部の定係地を出航した。</p> <p>本船は、18時00分頃、別府港の沖合で錨泊していた本船と同じ船舶所有者が所有する小型船舶(以下「小型船」という。)に係留された。</p> <p>船長の知人1人(以下「同乗者B」という。)は、花火大会の途中、小型船から本船に移乗した。</p> <p>同乗者Aは、周囲の見物中の船舶との距離が分かりやすいようにレーダーレンジを近距離のレンジに変更した。</p> <p>船長は、花火大会が終了した21時00分頃、自身が操船して帰航を開始した。</p> <p>本船は、船体中央の操舵室右舷側に操縦席があり、操縦席の前方に右舷側からGPSプロッター及びレーダーが設置されていた。</p> <p>(写真1、写真2 参照)</p>



写真1 本船（船舶所有者提供）



写真2 航海計器の配置状況（船舶所有者提供）

船長は操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者Aは船長の左舷方の座席に、同乗者Bは船長の後方の座席にそれぞれ腰を掛けていた。

船長は、手動操舵により約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した。

船長は、東進中、GPSプロッター画面が眩しかったので、GPSプロッター画面ができるだけ視野に入らないように、左舷船首方と右舷方の大分市の街灯りを見ながら、船位を大まかに把握していた。

船長は、右舷船首方に大分港日吉原泊地北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）を認めたので、大野川河口北方付近で陸岸に沿って右舵を取り、本船を東南東進させた。

船長は、東南東進中、何回も大分港を航行した経験がある同乗者A及び同乗者Bから陸岸に近いと言われてレーダー画面を見たが、レーダーレンジが近距離に設定されており、船位を確認できなかったため、同乗者Aにレーダーレンジの調整を依頼した。

船長は、同乗者Aが自身の左舷側に立ってレーダーレンジの調整を

	<p>行中、その作業に注意を向けて操船していたところ、本船は、22時03分頃、北防波堤に衝突した。</p> <p>衝突の衝撃で、船長、同乗者A及び同乗者Bは、前方に投げ出されて頭部等を打って負傷した。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>船長は、北防波堤に衝突後、同乗者Aの携帯電話で小型船の船長に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長は、同乗者Bの出血が多いのを見て気が動転し、船位を確認することなく、急いで帰航を再開した。</p> <p>同乗者Aは、船長にできるだけ沖側を航行するように声を掛け、横たわっていた同乗者Bの応急処置を始めた。</p> <p>本船は、22時10分頃、約20knの速力で南進中、大分港液化ガス備蓄防波堤の消波ブロック(以下「本件消波ブロック」という。)に乗り揚げた。</p> <p>船長から電話連絡を受けた小型船の船長は、北防波堤灯台付近に向かったが、本船が見当たらなかったため、その周辺を捜していたところ、本件消波ブロックに乗り揚げている本船を発見した。</p> <p>小型船の船長は、船長が、負傷しているものの、受け答えできて意識がハッキリしていた状態であり、同乗者A及び同乗者Bが出血してぐったりしていたので、船長以外の2人を小型船に移乗させ、定係地へ搬送して救急車に引き継いだ後、本件消波ブロックに戻り、船長を小型船に移乗させ、定係地へ搬送して救急車に引き継いだ。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、それぞれ救急車で病院に搬送され、船長は、大分市の病院で、右季肋部打撲傷、同乗者Aは、大分市の病院で、右耳介裂創、右耳軟骨離断、左第11肋骨骨折、左腓骨頭骨折、外傷性鼓膜穿孔及び耳鳴症、同乗者Bは、大分市の病院で、頭部挫創、脳震盪、右頬挫創及び右肘挫創とそれぞれ診断された。</p> <p>本事故の発生は、大分市消防局等から海上保安庁に通報された。</p> <p>本船は、満潮時に本件消波ブロックから離れて無人で漂流した。その後、巡視艇に発見されてえい航されていたが、沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>同乗者Aは、小型船舶操縦士免許を受有しており、ふだん本船に船長として乗り組んでいたが、夜間航行が苦手であり、本事故当時、船長に本船の運航を依頼した。</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>船長は、これまで何度も本船の操船を行ったことがあったが、大分港北方の釣り場と定係地の行き来しかしておらず、本船のレーダーやGPSプロッターを操作することがなかったので、操作方法を知らなかった。</p> <p>船長は、別府港沖から定係地までの夜間の航行は初めてであった。</p>

	<p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>船長は、北防波堤に衝突後、帰航を再開してから本件消波ブロックに乗り揚げるまで、どのように操船したのか覚えていなかった。</p> <p>同乗者Bは、本船が北防波堤に衝突後、レーダー画面に何も表示されていなかった状態を見ていた。</p>
<p><b>分析</b></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>(1件目の事故)あり、(2件目の事故)あり</p> <p>(1件目の事故)なし、(2件目の事故)不明</p> <p>(1件目の事故)なし、(2件目の事故)なし</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、大分港において東南東進中、船長が、同乗者Aに依頼したレーダーレンジの調整作業に注意を向け、船位の確認及び前路の見張りを行っていなかったことから、北防波堤に接近していることに気付かず、衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、東南東進中、同乗者A及び同乗者Bから陸岸に近いと言われてレーダー画面を見たが、レーダー画面表示が近距離レンジであり、船位を確認できなかったことから、同乗者Aにレーダーレンジの調整を依頼したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船のレーダーを操作したことがなく、操作方法を知らなかったことから、同乗者Aにレーダーレンジの調整を依頼したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、北防波堤に衝突後、船長が、同乗者Bの負傷状態を見て気が動転し、急いで帰航しようとして船位の確認及び前路の見張りを十分に行っていなかったことから、南進中、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、夜間、本船が、大分港において南東進中、船長が、同乗者Aに依頼したレーダーレンジの調整作業に注意を向け、船位の確認及び前路の見張りを行っていなかったため、北防波堤に接近していることに気付かず、衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、北防波堤に衝突後、船長が、同乗者Bの負傷状態を見て気が動転し、急いで帰航しようとして船位の確認及び前路の見張りを十分に行っていなかったため、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型船舶の船長は、夜間や不慣れな海域で船位を確認する際、目</li> </ul>

	<p>視や自身の感覚のみに頼ることなく、レーダー等の航海計器を有効に活用すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 小型船舶の船長は、自船の船位が明確でない場合、一旦停船して正確な船位を確認してから航行を再開すること。</li><li>・ 小型船舶の船長は、自船に搭載している航海計器の操作に慣熟しておくこと。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図

