

# 船舶事故調査報告書

令和3年9月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和2年7月19日 21時10分ごろ
発生場所	関門港若松第5区洞海湾口防波堤 <sup>どうかい</sup> 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位247° 170m付近 （概位 北緯33° 56.4′ 東経130° 50.9′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>ディステイニイ</sup> Destinyは、航行中、防波堤に衝突した。 Destinyは、船長及び同乗者が負傷し、船首部外板の破口等を生じ、防波堤は、擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年7月28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。
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 Destiny、4.8トン 280-45489福岡、三井住友ファイナンス&リース株式会社 （船舶所有者）、株式会社 Destiny（船舶借入人） 10.25m×3.16m×1.80m、FRP ガソリン機関2基、367.8kW（合計）、平成30年8月
乗組員等に関する情報	船長 39歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年6月15日 免許証交付日 令和2年6月15日 （令和7年6月14日まで有効）
死傷者等	重傷 2人（船長、同乗者）
損傷	本船 船首部外板に破口、右舷の船首部から船尾部に擦過傷（全損） 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、船長の家族1人及び同乗者1人をそれぞれ乗せ、令和2年7月19日19時30分ごろ、法定灯火を表示して係留地の関門港新門司区のマリーナへ向けて山口県下関市島戸 <sup>しまと</sup> 漁港を出港した。 本船は、船長の家族がフライングブリッジ下の船室で休息し、同乗者がフライングブリッジの左舷側の席に腰を掛け、船長が、右舷側の

	<p>操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、時折、GPSプロッターで船位を確かめ、約25～30ノットの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、山口県下関市<sup>もつれ</sup>六連島西方沖を南西進中、左舷船首方に工場群の明かりを認め、その後、福岡県北九州市馬島西方沖で左舵を取り、左舷船首方に同期する関門航路を示す灯浮標の明かりを認めた。</p> <p>船長は、関門航路の北九州市側は工場群の明かりがあって、船や障害物があっても視認することができ、安全に航行できるだろうと思っていた。</p> <p>船長は、関門海峡の工場群の明かりが見えるようになって、安全に航行できると安心し、GPSプロッター表示を確かめず、洞海湾口防波堤（以下「本件防波堤」という。）やその先端に設置された若松洞海湾口防波堤灯台の存在を知らないまま、関門航路外の北九州市側を南東進した。</p> <p>船長は、同じ針路及び速力で続航中、21時10分ごろ突然、衝撃を受けて一瞬意識を失い、気が付いて同乗者が操縦席と左舷側の席との間に倒れていること、GPSプロッターがエラー表示であること及び主機が運転のままであることが分かり、主機を中立運転とした。</p> <p>船長は、フライングブリッジに上がって来た船長の家族に海上保安庁へ連絡するように指示し、船長の家族が携帯電話で118番通報し、何かに衝突して負傷者がある旨の本事故の発生を伝え、救助の要請を行った。</p> <p>船長は、損傷状況を確認したところ浸水を認め、沈没の危険を感じ、同乗者を起こして3人で本船の操舵区画前で救助を待ち、来援した巡視艇で巡視艇基地へ運ばれ、救急車によって病院へ搬送され、船長が左眼球破裂及び多発顔面骨折、同乗者が下顎骨骨折及び下顎挫創と診断された。</p> <p>船長は、救助されるまで本件防波堤に衝突したことが分からなかった。</p> <p>本船は、巡視艇にえい航されて関門港響新港区の響泊地へ運ばれたが、のちに廃船とされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 洞海湾口防波堤（北東方から撮影） 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、操縦席がフライングブリッジにあり、レーダーの装備はなく、島戸漁港出港時の喫水が船首約0.3m、船尾約0.6mであった。</p> <p>船長ら3人は、船長と同乗者が膨張式救命胴衣を、船長の家族が固型式救命胴衣をそれぞれ出港時から着用していた。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許を取得後、操船するのは本船が初めてであり、関門海峡での操船は3回目であったが夜間は初めてであった。また、本件防波堤の存在を知らなかった。</p>

	<p>船長は、当初、遅くとも薄明時の19時30分ごろまでに係留地に戻る予定であったものの、島戸漁港南方の海水浴場で催したレクリエーションの後片付けに手間取り、島戸漁港を発進するのが遅れ、夜間に操船することとなった。</p> <p>船長は、本事故の前に関門海峡を操船した経験があり、航行中にGPSプロッター表示を見ながらであれば安全に航行できると考え、出港前にGPSプロッターに表示されている本件防波堤等の関門海峡の水路状況を十分に調査していなかった。</p> <p>船長は、夜間であったこと及び操縦席が高かったことで、灯台以外に明かりがなく、海面上の高さが低い本件防波堤に気付かなかったのだろうと本事故後に思った。</p> <p>本件防波堤は、北九州市若松区側の陸岸から関門海峡方向へ約550m東北東方に延び、先端に2秒ごとの等明暗赤光の若松洞海湾口防波堤灯台が設置され、本事故当時、本件防波堤の海面上の高さは約1.5mであった。</p> <p>本件防波堤においては、平成20年10月以降、4件の衝突（防波堤）事故が発生しており、発生時刻は夜間又は日出前で、事故は船位の確認を行わなかった等のために本件防波堤に向かっていることに気付かずに衝突したものであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、関門港若松第5区において同港新門司区のマリーナへ向け航行中、船長が、GPSプロッターに情報があつた本件防波堤の存在を知らず、左舷船首方の同期する関門航路の北九州市側を示す右舷標識の灯浮標の列と右舷方の陸岸との間であれば安全に航行できると思い、南東進したことから、本件防波堤に向かっていることに気付かずに衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、本事故の前に関門海峡を操船した経験があり、GPSプロッター表示を見ながらであれば安全に航行できると考えていたことから、出港前に関門海峡の水路状況を十分に調査せず、本件防波堤の存在を知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、関門海峡の北九州市側にある工場群の明かりが見えるようになって安全に航行できると安心したことから、その後、GPSプロッター表示を確かめず、本件防波堤に向かっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が関門港若松第5区において同港新門司区のマリーナへ向け航行中、船長が、本件防波堤の存在を知らず、左舷船首方の関門航路の北九州市側を示す右舷標識の灯浮標の列と右舷方の</p>

	<p>陸岸との間であれば安全に航行できると思い、南東進したため、本件防波堤に向かっていることに気付かずに衝突したものと推定される。</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>・ 船長は、出港前に航行予定海域の状況を調査して航海計画を立てること。</li> <li>・ 船長は、夜間は目視だけでは周囲の状況や船位の確認が難しいので、前路の状況及び船位をレーダー、GPSプロッター等で確認して航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

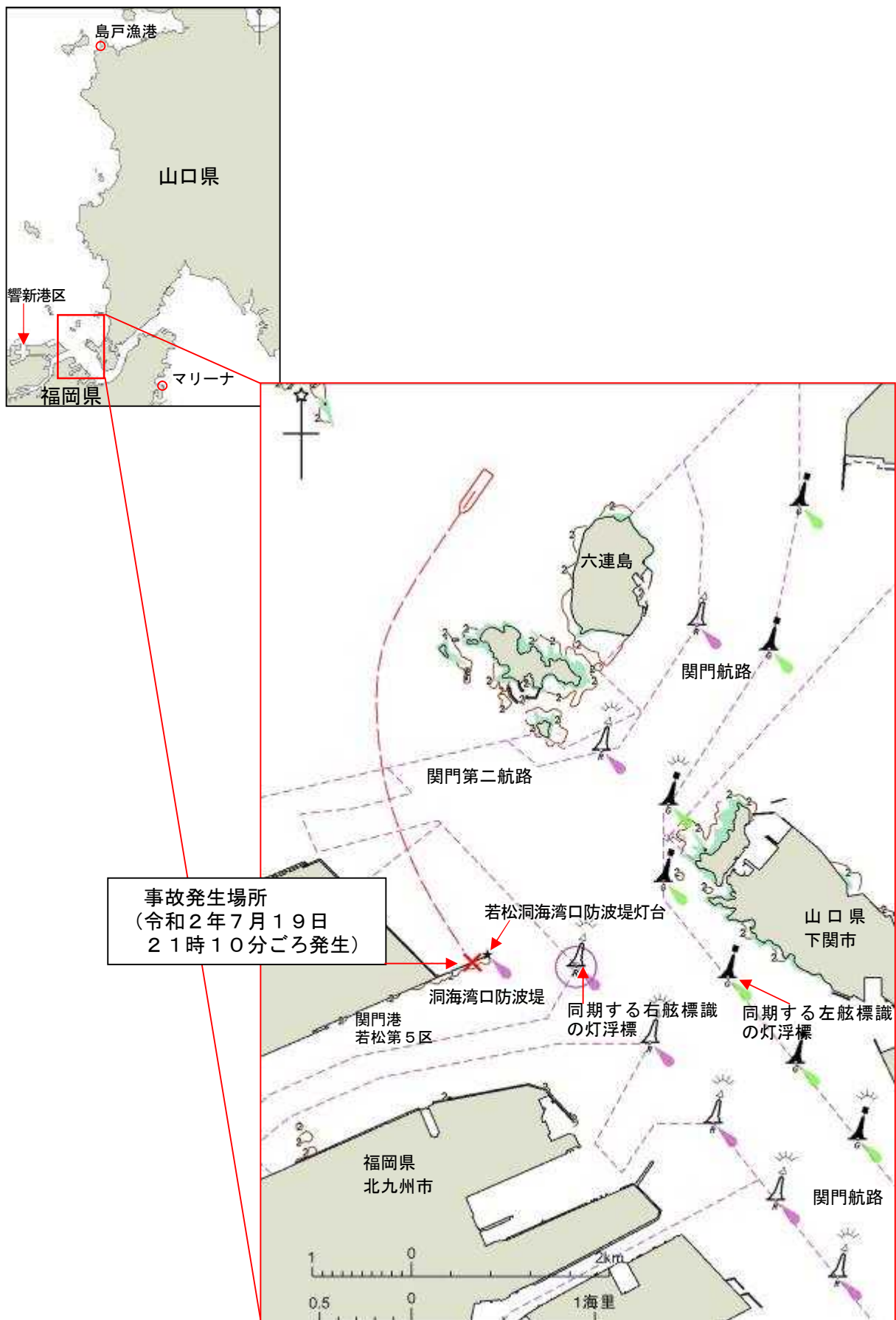


写真1 本船



写真2 洞海湾口防波堤（北東方から撮影）

