

船舶事故調査報告書

平成26年9月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月5日（月、祝日） 14時10分ごろ
発生場所	長崎県平戸市木ヶ津浦東方沖 平戸市所在の青砂崎灯台から真方位195°6,400m付近 （概位 北緯33°16.5′ 東経129°32.6′）
事故調査の経過	平成26年5月7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	A ヨット <i>SEA-BIRD</i> 、5トン未満 280-28450長崎、個人所有 9.63m (Lr) × 3.52m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、17.65kW、平成3年10月24日（第1回定期検査） B モーターボート <i>Mami</i> 、5トン未満 292-27684長崎、個人所有 5.95m (Lr) × 2.13m × 0.95m、FRP ガソリン機関（船外機）、73.55kW、昭和61年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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 平成8年6月20日 免許証交付日 平成23年5月25日 （平成28年6月19日まで有効） B 船長B 男性 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年5月18日 免許証交付日 平成22年5月17日 （平成27年5月17日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（同乗者2人）
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 船尾外板に凹損、船外機取付軸の折損、左舷船尾のハンドレールに曲損、船外機、GPSプロッター等が濡損

事故の経過

A船は、船長A、乗組員A₁及び乗組員A₂ほか1人が乗り組み、船長Aが船体後部の操縦区画にある舵輪の前方右舷側の長椅子に、乗組員A₁が舵輪後方の長椅子に、乗組員A₂が舵輪の前方左舷側の長椅子にそれぞれ腰を掛け、約5～6ノット（kn）の対地速力で自動操舵により、平戸市平戸島東岸沖を南南西進した。

（写真1参照）



写真1 A船乗組員の位置

船長Aは、乗組員A₁及び乗組員A₂が前方の見張りを行っており、自らは見張りをするまでもないと思い、乗組員A₁と会話をしていました。

A船は、木ヶ津浦東方沖を機帆走で南南西進中、平成26年5月5日14時10分ごろ船首部とB船の船尾部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、木ヶ津浦東北東方沖の灘ノ瀬において、船尾からシーアンカーを入れ、船首を南東方に向けて漂泊し、潮流により、南南西方へ圧流されながら、同乗者4人が甲板で釣りをを行い、船長Bが同乗者の仕掛けを直していた。

船長Bは、衝突の約15分前、B船の北方から南下して来るA船を視認したが、その後、仕掛けを直すことに夢中になっていた。

船長Bは、同乗者の1人から、ヨットが近過ぎないかと言われ、船尾方を見たところ、左舷船尾方50m付近を船尾付近へ向かって接近するA船を認めた。

B船は、同乗者4人が甲板に立ち、A船に対して手を振りながら、大声で叫び、船長Bが機関を始動して操縦レバーを前進に入れたが、シーアンカーが効いて前進せず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、A船の船首部がB船の船尾部に乗り、B船の船尾部が沈んで沈没の危険を感じ、同乗者3人をA船の船首部に押し上げ、その後、A船がB船から離れたので、同乗者の1人とバケツで海水を汲み出した。

船長Aは、乗組員A₁に指示して118番に通報した後、A船でB船をえい航していたところ、海上保安部の巡視艇が到着し、A船及び

	<p>B船が巡視艇にえい航されて平戸市田平港に入港した。</p> <p>B船の同乗者2人は、腰椎捻挫、打撲等を負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約3～4m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>船長Aは、20歳の頃からヨットの乗船経験があり、本事故発生場所付近の航行経験が20回以上あった。</p> <p>乗組員A₁は、ヨットの乗船経験が少なかったため、乗組員というより、ゲストという立場であると思っていた。</p> <p>乗組員A₂は、ヨットの乗船経験が豊富であった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、田平港出港後に平戸瀬戸を南進中、海図及びGPSプロッターで船位や針路を確認するためにキャビンへ下りる際、乗組員A₁に対し、操船を交替するように指示しており、また、乗組員A₂がベテランであり、乗組員A₂を信頼していたため、本事故時、船長Aと乗組員A₁とが会話をしていたものの、乗組員A₁及び乗組員A₂が見張りを行っているものと思っていた。</p> <p>乗組員A₁は、船長Aから操船を交替するように指示を受けたと認識していなかったことから、見張りを行っているという意識がなく、船長Aとの会話に夢中になっていた。</p> <p>B船は、音響信号器具として笛を備えていた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、木ヶ津浦東方沖を南南西進中、船長Aが、乗組員A₁及び乗組員A₂が見張りを行っており、自らは見張りをするまでもないと思い、乗組員A₁と会話をしていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、木ヶ津浦東方沖で船尾からシーアンカーを投入し、船首を南東方に向けて漂流中、船長Bが、同乗者の仕掛けを直すことに注意を向けていたことから、接近するA船に左舷船尾方50m付近で気付き、同乗者が手を振って声を出すなどの注意喚起を行ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、木ヶ津浦東方沖において、A船が南南西進中、B船が漂流中、船長Aが乗組員A₁と会話をしており、また、船長Bが同乗者の仕掛けを直すことに注意を向けていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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、操船を交替する場合、明確な意思表示を行って交替する

	<p>こと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、乗組員に対して操舵や見張りに関する指示を行う場合、各々の役割分担を明確にした上、確実に指示を行うこと。・ シーアンカーを投入し、漂泊して釣りをを行っている場合でも、周囲の見張りを適切に行い、接近する船舶に対しては、有効な音響による信号を行って注意喚起を行うこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

