

船舶事故調査報告書

平成26年1月30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（防波堤）
発生日時	平成25年7月20日（土） 20時10分ごろ
発生場所	長崎県対馬市竹敷港 対馬市所在の黒ミ崎灯台から真方位279° 1,600m付近 （概位 北緯34° 18.1′ 東経129° 18.3′）
事故調査の経過	平成25年7月22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	プレジャーモーターボート スピア、10トン 290-52003長崎、医療法人社団三島会 13.96m (Lr) × 3.45m × 1.68m、FRP ディーゼル機関2基、661.96kW（合計）、平成10年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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13日 免許証交付日 平成23年1月11日 （平成28年6月12日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 4人（同乗者）
損傷	本船 船首船底に亀裂 防波堤 ペイントが付着
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、竹敷港の定係地から対馬市美津島町鷄知地区にある総合運動公園の棧橋に行き、友人と遊びなどを行った後、平成25年7月20日20時ごろ、船長が、友人4人を乗せ、定係地へ向けて帰途についた。 船長は、キャビンの操縦席に座り、手動操舵により、約20ノットの対地速力として竹敷錨地を通過した後、定係地の岸壁に向けて南西進した。 船長は、周辺は既に暗くなっており、造船所付近の明るい街灯を船首目標とし、GPSプロッターでおおよその船位を確認しながら、目視で操船を続け、定係地に近づいたので、フライングブリッジに上がって操船をするつもりで操縦席から降りたとき、20時10分ごろ本船の船首が浮き防波堤に衝突した。

	<p>船長は、衝突の衝撃で前方に飛ばされ、顔面が操作盤に当たった後、後方に倒れ、友人4人も甲板等に投げ出された。</p> <p>本船は、前部を防波堤に乗り揚げて停止した。</p> <p>付近の岸壁にいた人は、衝突に気付いて消防に通報し、船長等は救助された。</p> <p>船長は、上下顎骨折と診断され、約1か月入院した後、経過観察のため、定期的に通院することになり、同乗者4人は打撲と診断されたが、入院しなかった。</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 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>日没時刻 19時34分 常用薄明 約30分間</p>
その他の事項	<p>船長は、船舶所有者から、保守も兼ね、都合のいいときに操船するように依頼されて鍵等を預かっていたが、操船する機会は、年に3、4回であり、今年になってからは本事故時に初めて操船し、日没後の航海も船舶を操船するようになってから初めてであった。</p> <p>本船は本事故時の定係地とは別の岸壁に係留されていたが、保守のために建造した造船所に近い本事故時の定係地に移動したばかりであり、船長は本事故時の定係地で出入りすることが初めてであった。</p> <p>船長は、GPSプロッターで船位を確認していたものの、同プロッターには防波堤は表示されておらず、また、レーダーを使用していなかった。</p> <p>衝突した浮き防波堤は、浮体式でコンクリート製の箱形をしており、コンクリート^{すい}錘及びケーブルで係止され、水面からの高さが約0.7mであり、沖側先端部には高さ約3mのポールの頂点に太陽電池式の紅色閃光灯が設置されていた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、竹敷港を定係地に向けて南西進中、船長が、前方の造船所付近の街灯を船首目標としており、前方の防波堤の灯火に気付かなかったことから、防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーを使用していれば、防波堤を確認でき、防波堤との衝突を防止できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、竹敷港内を定係地に向けて南西進中、船長が、前方の造船所付近の街灯を船首目標としており、前方の防波堤の灯火に気付かなかったため、防波堤に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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・航海に先立ち、水路等の最新の情報を入手すること。・GPSプロッターには、障害物となる防波堤の位置も入力しておくことが望ましい。・夜航海に際しては、レーダーを適切に使用することが望ましい。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

