

船舶事故調査報告書

令和3年6月9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10月23日 22時00分ごろ
発生場所	長崎県長崎市三重式見港 三重式見港三重南防波堤東灯台から真方位023°730m付近 （概位 北緯32°48.8′ 東経129°46.2′）
事故の概要	プレジャーボートけいこは、北北東進中、防波堤に衝突した。 けいこは、船長及び同乗者が負傷し、船首部が大破し、また、防波堤は、コンクリート部に擦過傷が生じた。
事故調査の経過	令和2年10月26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	プレジャーボート けいこ、5トン未満 292-36802長崎、個人所有 6.34m (Lr) × 2.35m × 1.06m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成5年2月
乗組員等に関する情報	船長 73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15年7月18日 免許証交付日 平成30年5月7日 （令和5年7月21日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 3人（同乗者）
損傷	本船 船首部が大破（全損） 防波堤 コンクリート部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、親族等（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、魚釣りをを行う目的で、令和2年10月23日18時00分ごろ三重式見港の係留地を出発した。 船長及び同乗者は、三重式見港内で釣りをを行い、21時58分ごろ同港の南防波堤東側付近で釣りを終えて帰航することとした。 船長は、三重式見港の中央ふ頭南端から東南東方に延びる防波堤と‘同防波堤の東南東側のふ頭から西北西方に延びる防波堤’（以下

	<p>「本件防波堤」という。)との間の水路を、本件防波堤先端を右舷側に約5m離して航行するつもりで手動操舵により操船に当たった。</p> <p>船長は、‘本件防波堤先端に設置された標識灯’（以下「本件標識灯」という。）の灯光を船首目標として操船していたところ、後部甲板にいる同乗者の様子を見ようと後方を向き、再度前方を振り向いた際に見えた‘本件標識灯の北東方に設置された標識灯’（以下「北東方標識灯」という。）の灯光を本件標識灯の灯光であると思い込み、操船を続けた。</p> <p>本船は、約20km/hの対地速力で北北東進していたところ、22時00分ごろ本件防波堤に衝突した。</p> <p>付近で釣りをしていた者は、119番通報を行った。</p> <p>船長及び同乗者全員は、救急車で病院に搬送され、船長が閉鎖性腸間膜損傷等、同乗者3人が鼻骨骨折等、右下腿打撲、左腰部皮下血腫等とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、三重式見港の岸壁に陸揚げされた後、解体された。</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>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であったので、GPSプロッターを作動させていたものの、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長は、帰航を開始する際、本件標識灯の灯光と北東方標識灯の灯光をいずれも視認していた。</p> <p>船長は、北東方標識灯の灯光を本件標識灯の灯光であると思い込んだ後は北東方標識灯の灯光を右舷側に約5m離して航行するつもりで操船を続けてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、周囲の見張りを行うとともに、GPSプロッターを活用しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>本件標識灯及び北東方標識灯は、同型であり、灯質が、単閃赤光、毎4秒に1閃光、光達距離が約5.5kmである。</p> <p>本事故発生場所は、本件標識灯から東南東方70m付近であった。</p> <p>(写真1 本件防波堤の擦過傷 参照)</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、三重式見港において北北東進中、船長が、北東方標識灯の灯光を本件標識灯の灯光であると思い込み、北東方標識灯の灯光を右舷側に約5m離して航行するつもりで操船を続けたことから、本件防波堤に衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、目視のみで見張りを行っていたことから、後部甲板にいる同乗者の様子を見た後に前方を振り向いた際、本件標識灯と灯質が同</p>

	<p>じである北東方標識灯の灯光を本件標識灯の灯光であると思ひ込んだものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、三重式見港において北北東進中、船長が、北東方標識灯の灯光を本件標識灯の灯光であると思ひ込み、北東方標識灯の灯光を右舷側に約5m離して航行するつもりで操船を続けたため、本件防波堤に衝突したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、夜間、特定の目標物を注視することなく、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、慣れた海域を航行する場合であっても、GPSプロッターを活用して、船位及び針路を確認しながら操船すること。

付図1 事故発生経過概略図

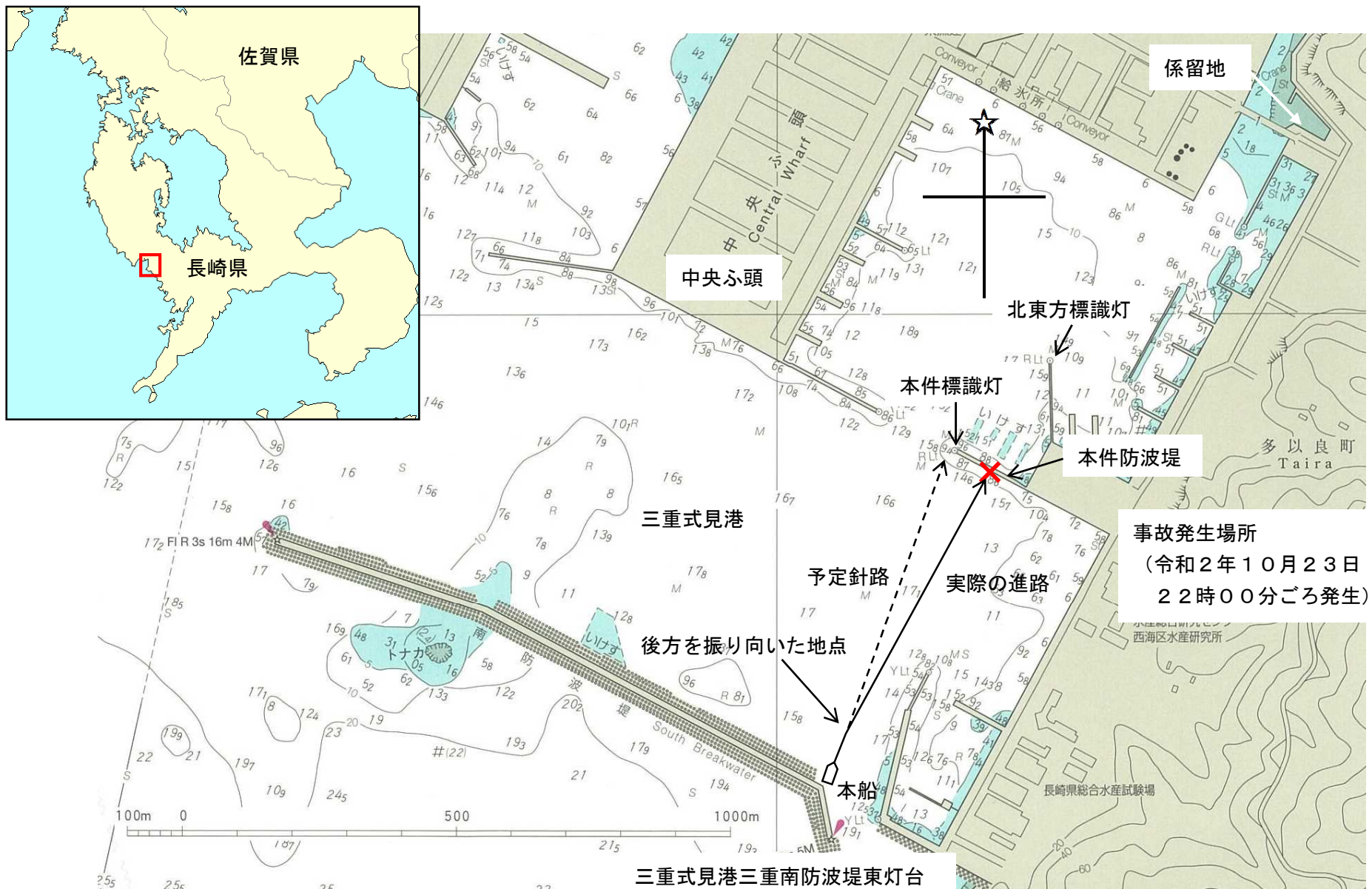


写真1 本件防波堤の擦過傷

