

船舶事故調査報告書

令和5年8月23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（灯浮標）
発生日時	令和5年5月2日 12時25分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港第3区（長崎航路第1号灯浮標） 長崎港三菱重工 ^{いんのお} 尾岸壁灯台から真方位051° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯32°43.1′ 東経129°50.7′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ラピエス} LaPieceは、南西進中、灯浮標に衝突した。 LaPieceは、同乗者が負傷し、右舷船首部に破口等を生じ、また、灯浮標は、浮体部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月10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 LaPiece、5トン未満 292-31667長崎、個人所有 6.15m (Lr) × 2.25m × 1.14m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成元年4月
乗組員等に関する情報	船長 60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 昭和63年7月21日 免許証交付日 令和元年12月9日 （令和7年3月16日まで有効） 同乗者A 41歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	本船 右舷船首部に破口等 灯浮標 浮体部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約2.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A及び他の同乗者3人を同乗させ、釣りの目的で、令和5年5月2日12時15分ごろ長崎市所在のマリーナを出航し、同市 ^{たか} 高島周辺の釣り場に向かった。 船長は、操縦席に腰を掛け、同乗者4人を後部甲板上に置かれたクーラーボックス等に腰を掛けさせて本船を西北西進させ、針路目標

である左舷方の長崎港三菱重工蔭ノ尾岸壁灯台の南西方付近に所在の^{だいたい}橙と白に色分けされたクレーン（以下「本件クレーン」という。）を見て左転した。（図1参照）

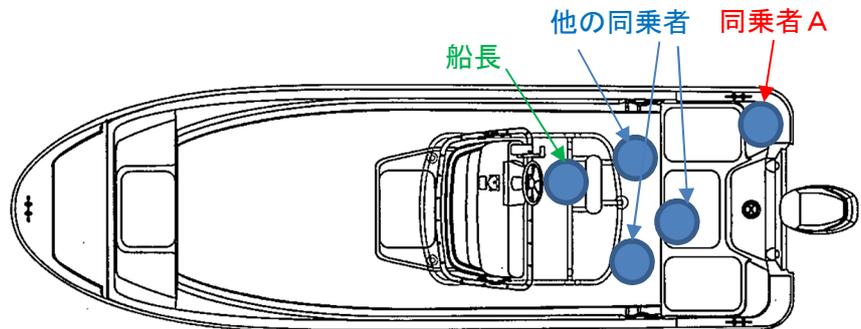


図1 船長及び同乗者の着座位置

船長は、いつものように針路を本件クレーンに定め、長崎航路第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を左舷方約10～15m離す針路となっていることを確認し、約18ノットの対地速力で、手動操舵により南西進した。

船長は、女神大橋下に差し掛かった頃、バケツにごみを入れるように他の同乗者に渡した際、足元付近に釣り道具などの荷物が整理されずに置かれていることが気になり、周囲に他船がなく、^{なぎ}凪であったので、気が緩み、荷物の整理を始めるのとほぼ同時に他の同乗者との会話を始めた。

船長は、衝突の約20秒前、右手で舵輪の上方を持ち、身体を左に^{ひね}捻って左手を伸ばした状態で、後方を向いて荷物の整理を行い、他の同乗者と会話をしながら航行を続けていたところ、本船が緩やかに左転し、12時25分ごろ、本船の右舷船首部が本件灯浮標に衝突し、衝突の衝撃で同乗者Aが船外に投げ出されたのを見た。

船長は、船外機を中立運転とし、海に浮かんでいる同乗者Aを認め、慎重に後進運転として同乗者Aに近づき、他の同乗者と共に同乗者Aを本船に引き上げた。

船長は、同乗者Aがけがをしている様子だったので、本船は航行が可能な状態であることを確認し、本船でマリーナに向かい、マリーナに到着後、他の同乗者のうちの1人が119番通報を行い、マリーナの職員が118番通報を行った。

同乗者Aは、救急車で長崎市内の病院に搬送され、全治約2か月間の右第5中手骨骨頭開放骨折、右第4中手骨基部骨折、右手手掌部挫滅創、浅掌静脈弓損傷、右肩甲骨粉碎骨折及び右鎖骨骨幹部骨折と診断されて入院した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長は、本船の操船には慣れており、ふだんはマリーナを出発して西北西進し、航路の中央部付近に達した頃、針路目標である本件クレーンに向け、女神大橋下を通過する辺りまでは航路内を航行し、その後、本件灯浮標と長崎市神崎鼻かんざきとの間の航路外を通航していた。
(写真1参照)



写真1 本件灯浮標と神崎鼻との間の航路外

船長は、ふだん荷物の整理等を行うときは広い海域で行っていたが、本事故時、バケツを他の同乗者に渡した際、いつもよりも荷物が散らかっていて、移動の際に躓つまずくと危険と思って整理を始めたが、出航前に整理しておけば良かったと本事故後に思った。

船長は、本事故時、右手で舵輪の上方を持ち、身体を左に捻って左手を伸ばしていたので、舵が左に取られたのではないかと、また、他の同乗者と会話をしていたので、本船が灯浮標に向かって航行していることに気付かなかったと本事故後に思った。(写真2、写真3参照)



写真2 右手で舵輪の上方を持つ様子(再現)



写真3 足元の荷物を整理しようとする様子(再現)

同乗者Aは、本事故時、本船の右舷船尾部に前方を向いて腰を掛けており、船長が後ろを向いて他の同乗者と会話をしていたことは覚えているものの、本船が本件灯浮標に向かって航行していることに気付いておらず、また、自身の身体がどのようなようになって負傷したかも一瞬

	<p>の出来事だったので、覚えていなかった。</p> <p>本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、長崎港を手動操舵により南西進中、船長が、右手で舵輪の上方を持ち、身体を左に捻って左手を伸ばした状態で、後方を向いて荷物の整理を行い、他の同乗者と会話をしながら航行を続けたことから、舵が左に取られて緩やかに左転し、本船が本件灯浮標に向かっていくことに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、バケツにごみを入れるように他の同乗者に渡した際、周囲に他船はなく、凧の状態であったことから、気が緩み、後方を向いて荷物の整理を行い、他の同乗者と会話をしながら航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が長崎港を手動操舵により南西進中、船長が、右手で舵輪の上方を持ち、身体を左に捻って左手を伸ばした状態で、後方を向いて荷物の整理を行い、他の同乗者と会話をしながら航行を続けたため、舵が左に取られて緩やかに左転し、本船が本件灯浮標に向かっていくことに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</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、航行中、荷物の整理や同乗者との不必要な会話を控え、操船に専念すること。 ・ 船長は、荷物の整理は出航前に行うか広い海域で停船してから行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

