

船舶事故調査報告書

令和7年10月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年4月27日 09時15分頃
発生場所	長崎県長崎市高島西方沖 肥前高島港南防波堤灯台から真方位287° 1,730m付近 （概位 北緯32°39.7′ 東経129°44.5′）
事故の概要	帆船 ^{スクーナー ウィンドジャマー} SCHOONER WINDJAMMERは、北北東進中、また、プレジャーボート ^{マナ} MANAは、錨泊中、両船が衝突した。 SCHOONER WINDJAMMER は左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、MANAは右舷船尾部緩衝材に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月1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 帆船 SCHOONER WINDJAMMER、総トン数なし 859662（オーストラリア連邦登録番号）、 MARINE BIZ PTY LTD（オーストラリア連邦） 16.87m（Lr）×4.67m×2.43m、木及びFRP ディーゼル機関、156kW、1993年（完成） （写真1 参照）



写真1 A船の外観

B プレジャーボート MANA、5トン未満
 243-22715長崎、個人所有
 6.27m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP
 ガソリン機関、66.2kW、平成3年9月
 NS3-408148 (漁船登録番号)
 (写真2 参照)



写真2 B船の外観

乗組員等に関する情報

A 船長A (オーストラリア連邦籍) 69歳
 ヨットマスターオフショア証明書
 (オーストラリア連邦ヨット連盟発給)

	<p>証明書発行日 1982年5月28日</p> <p>B 船長B 56歳</p> <p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 令和5年1月26日</p> <p>免許証交付日 令和5年1月26日</p> <p>(令和10年1月25日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷(写真3参照)</p> <p>B 右舷船尾部緩衝材に亀裂等(写真4参照)</p>
	  <p>写真3 A船の左舷船首部 写真4 B船の右舷船尾部</p> <p>(海上保安庁提供)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波向 西、波高 約0.4m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、船長Aの家族を乗せ、旅行の目的で、長崎県佐世保市早岐港^{はいま}所在の企業マリーナに向け、令和6年4月26日10時00分頃に鹿児島県屋久島港安房港を出航した。</p> <p>船長Aは、27日07時45分頃、高島南方沖において、船尾甲板の舵輪の前方左舷側に立ち、舵輪前方にある船室の後面に設置したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、全ての帆を下ろして主機を使用し、自動操舵により、約6ノットの対地速力でA船を北北西進させていたところ、高島西方沖に複数の小型船舶がいることを認めた。(写真5、写真6、写真7参照)</p>
	 <p>写真5 A船の船尾甲板付近</p>



写真6 A船の左舷方の見通し 写真7 A船の右舷方の見通し

船長Aは、A船が高島を通過した後、長崎市伊王島を右舷側に見ながらA船を航行させる予定であったが、伊王島西方沖に浅所があることを知っていたので、伊王島から約1.5海里（M）の距離を離してA船を航行させようと思っていた。

船長Aは、A船を少しずつ高島寄りに右転させて北北東進させた後、高島西方沖にいた小型船舶が左舷側に4隻、右舷側に1隻となり、それらの小型船舶が移動していなかったため、錨泊して釣りをしていると思った。

船長Aは、A船が高島西方沖に至り、船室に降りてレーダー及びGPSプロッターを見て船位及び進行方向の確認を行い、レーダーで左舷側に4隻、右舷側に1隻の小型船舶の映像を認め、それらの小型船舶が錨泊を継続していると考え、そのままの針路でA船を航行させれば小型船舶と衝突することはないと思った。

船長Aは、船室から戻り、再び舵輪の前方左舷側に立ち、舵輪の前方右舷側にいた家族と会話をしていたところ、左舷側にいた4隻の小型船舶のうちの1隻であったB船が移動してA船の船首方に錨泊したことに気付かなかった。

船長Aは、衝突の直前、船首方から声が聞こえ、何かかと思い主機を全速力後進としたものの、09時15分頃A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

B船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、05時30分頃に長崎市深堀漁港の定係地から出航し、高島西方沖で錨泊して釣りを行っていたところ、A船と衝突した。

海上保安庁は、09時23分頃に船長Bの118番通報を受け、巡視艇2隻を派遣し、A船及びB船と会合して調査を行った。

（付図1 A船の航行経路図 参照）

その他の事項

船長Aは、約28年間のA船の操船経験を有し、休暇を利用して長期の遠洋航海を行っており、本事故当時、健康状態は良好で、飲酒はしていなかった。

分析

乗組員等の関与

A あり、B 不明

<p>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>A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、高島西方沖を北北東進中、船長Aが、左舷側にいた4隻の小型船舶のうちの1隻であったB船が移動してA船の船首方に錨泊したことに気付かなかったことから、B船に向かったまま操船を続け、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、高島西方沖に至って船室に降り、目視で見た時と同様、レーダーで左舷側に4隻、右舷側に1隻の小型船舶の映像を認め、それらの小型船舶が錨泊を継続していると考えたことから、そのままの針路でA船を航行させれば小型船舶と衝突することはないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船室から戻り、再び舵輪の前方左舷側に立ち、舵輪の前方右舷側にいた家族と会話をしており、見張りが適切でなかったことから、B船が移動してA船の船首方に錨泊したことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船の運航状況及び船長Bの行動については、船長Bから情報が得られなかったため、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が高島西方沖を北北東進中、B船が高島西方沖で錨泊中、両船が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、予断を持たず、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 汽笛を備えない小型船舶の船長は、接近する他船を認めた場合、有効な音響信号により注意喚起を行い、更に他船が接近するときには自らが移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 A船の航行経路図

