

## 船舶事故調査報告書

令和3年11月17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
発生日時	令和3年4月8日 12時00分ごろ
発生場所	長崎県諫早市向島南方沖 三味線島灯標から真方位194° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯32° 44.4′ 東経130° 02.6′）
事故の概要	漁船第三静山丸は、西進中、また、プレジャーボート七福丸は、漂泊中、両船が衝突した。 七福丸は、船長及び同乗者1人が負傷し、船首部アンカー架台の脱落等を生じ、また、第三静山丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年4月14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 漁船 第三静山丸、5.8トン NS2-10641（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、355kW（動力漁船登録票による）、平成2年12月6日 第292-34050号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 七福丸、1.3トン 292-52140長崎、個人所有 7.76m（Lr）×2.08m×0.72m、FRP ディーゼル機関、22.10kW、昭和61年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 76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 昭和61年8月28日 免許証交付日 平成30年10月9日 （令和5年12月7日まで有効） B 船長B 65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8年3月28日 免許証交付日 令和元年10月3日

	(令和6年10月2日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 2人(船長及び同乗者1人)
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部アンカー架台の脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 干潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、たちうお引き縄漁の目的で、令和3年4月8日04時30分ごろ、長崎県雲仙市小浜港沖で操業を始め、11時30分ごろ操業を終えて長崎県長崎市橘漁港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、操舵室の舵輪後方に設置された椅子に腰を掛け、2Mレンジとしたレーダー及び目視で見張りを行いながら自動操舵により操船に当たり、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西進した。</p> <p>船長Aは、向島南方沖を西進中、漁具等の片付けが残っていたことを思い出し、周囲に他船を認めなかったため、速力を約13knに減じ、操舵室を離れて船尾甲板で片付けを始めた。</p> <p>船長Aは、5分程度で片付けを終えて操舵室に戻ろうとした際、左舷前方至近にB船の船体を認め、12時00分ごろA船の船首部がB船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Aは、B船の左舷側にA船の右舷側を横着けしてB船乗船者の安否を確認し、ぶら下がった状態のB船アンカーを船長Bと一緒に引き上げ、お互いの連絡先を教え合った後、橘漁港へ帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、釣りの目的で、08時00分ごろ諫早市有喜漁港を出港した後、08時30分ごろ、本事故発生場所付近で船首を北北西方に向けて主機を停止し、漂泊して釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、左舷側船尾甲板で、友人2人は左舷側船首甲板で、それぞれ左舷側に竿を出して釣りを行った。</p> <p>船長Bは、友人の1人からB船に向かって接近して来る船がいると聞き、右舷船尾方500m付近にB船に向かって航行するA船を認め、当初、B船の船首方を通過して行くように見えたので、動勢を見ていたところ、A船が衝突する態勢で向かって来ることに気付き、慌てて友人と共に大声を出して手を振ったものの、更にA船が接近し、友人と共に身を伏せた直後、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船に横着けしてきたA船の船長Aと共に、脱落したアンカー等を引き上げ、お互いの連絡先を教えた後、有喜漁港に自力で帰航した。</p> <p>船長Bは、有喜漁港に到着して118番通報を行い、同漁港で事故</p>

	<p>処理を行った後、翌日、腰の痛みを訴えていた友人1人と病院で受診したところ、船長Bが外傷性頸部腰部症候群等、友人が腰部捻挫と、それぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船(損傷状況) 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、4月に入って毎日同じ時間帯に小浜港沖で漁を行っていた。</p> <p>船長Aは、橘漁港までの帰航中、いつもは釣りを行っている数隻の小型船を見掛けるので、目視とレーダーにより周囲の見張りを行っていたが、本事故当日は、周囲に他船が見当たらないので、すぐ済むと思って船尾甲板の片付けを行っていた。</p> <p>船長Aは、片付けを始める前、レーダーと目視による見張りを行っていたものの、漠然と行っていたので、B船を認識できなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、当初、B船の船首方を通過するように見えたが、更に接近するA船がB船に衝突する態勢で向かって来ることに気付いたものの、気が動転して回避措置を採ることが思い浮かばないまま衝突したと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 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>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、向島南方沖を西進中、船長Aが、いつも釣りをしている数隻の小型船を見掛けず、前路に他船はいないと思い、船尾甲板で漁具等を片付けようと操舵室を離れ、速力を減じて同じ針路で航行したことから、片付けが終わって操舵室に戻ろうとした際、船首至近のB船に気付いたものの回避できずに衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、帰航中、周囲に他船を見掛けず、短時間で済む片付けだと思ったことから、操舵室を離れたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、片付けを始める前、レーダーと目視による見張りを行っていたものの、漠然と行っていたことから、B船を認識できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、向島南方沖で漂泊中、船長Bが、B船に向かって航行するA船を認識し、当初、A船がB船の船首方を通過するように見えたが、A船が更に接近し、B船に衝突する態勢で向かって来ることに気付いた際、気が動転して衝突を回避する措置を採ることが思い浮かばないまま漂泊を続けたことから、衝突を回避できずにA船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、向島南方沖において、A船が西進中、B船が漂泊中、船長Aが前路に他船はいないと思い、船尾甲板で漁具等を片付けようと</p>

	<p>操舵室を離れ、同じ針路で航行したため、また、船長BがB船に向かって航行するA船を認めた後、更に接近してB船に衝突する態勢で向かって来ることに気付いた際、気が動転して衝突を回避する措置を採ることが思い浮かばないまま漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ 船長は、航行中、前路に他船がないと思って操舵室を離れることなく、レーダーを活用するなど、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li><li>・ 漂泊中であっても、接近する他船を認めた場合はその動きを正確に観察し、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

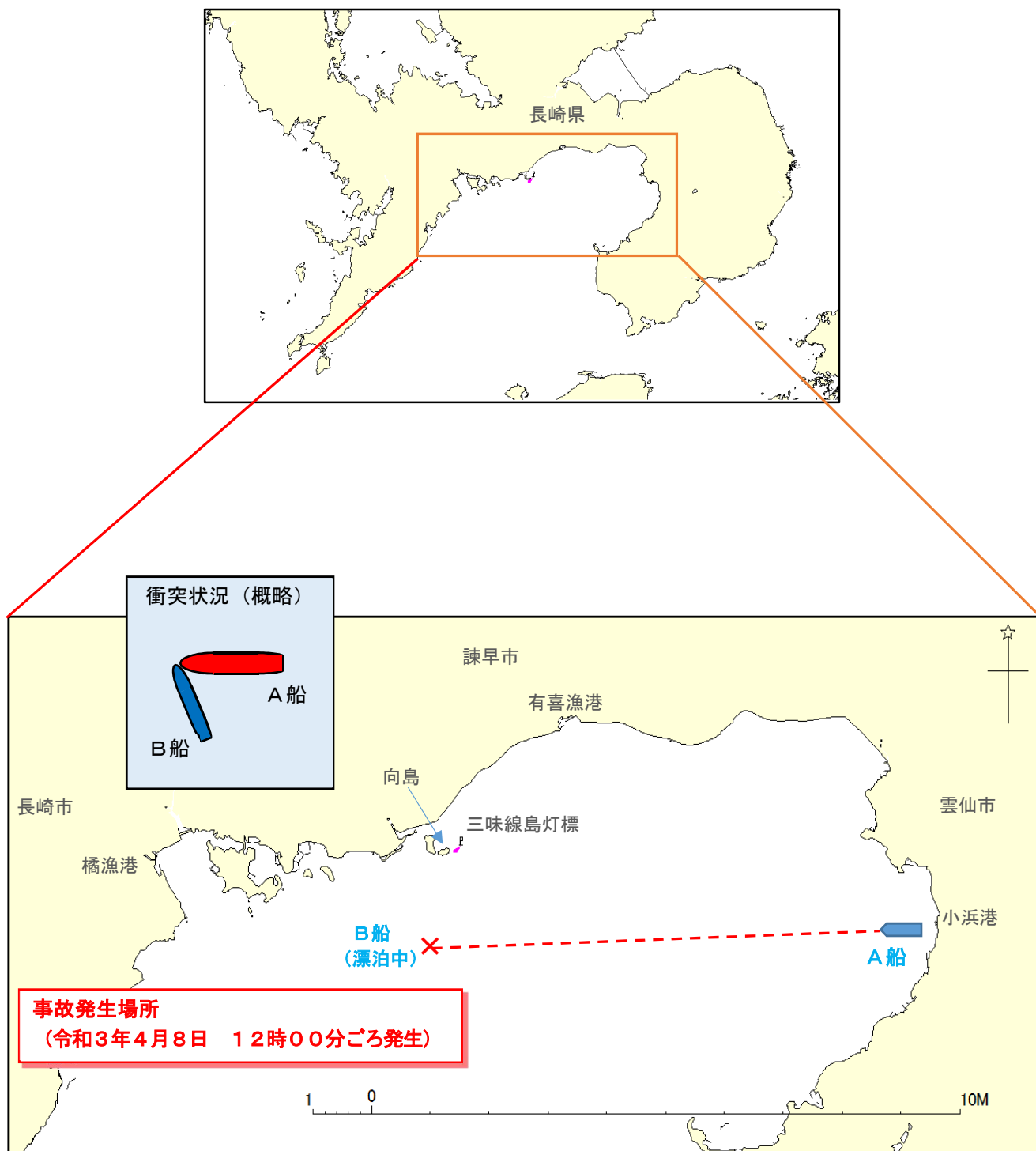


写真1 A船



写真2 B船（損傷状況）

