

船舶事故調査報告書

令和3年12月22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7月15日 14時58分ごろ
発生場所	長崎県長崎市三重式見港南西方沖 能瀬灯標から真方位223° 2海里（M）付近 （概位 北緯32° 46.7′ 東経129° 42.2′）
事故の概要	漁船第三えびす丸は、北東進中、また、プレジャーボート柚丸は、錨泊中、両船が衝突した。 柚丸は、船長が負傷し、左舷船首部外板に破口を生じ、また、第三えびす丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月16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 第三えびす丸、4.9トン NS3-406814（漁船登録番号）、個人所有 11.78m（Lr）×2.71m×0.89m、FRP ディーゼル機関、330kW（動力漁船登録票による）、平成2年7月5日 B プレジャーボート 柚丸、2.8トン 292-35596長崎、個人所有 8.39m（Lr）×2.24m×0.77m、FRP ディーゼル機関、77.23kW、平成4年3月19日
乗組員等に関する情報	A 船長A 71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51年2月13日 免許証交付日 平成30年2月21日 （令和4年6月27日まで有効） B 船長B 75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 平成元年6月1日 免許証交付日 平成30年7月23日 （令和6年5月31日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
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7月15日05時00分ごろ、三重式見港西方沖で操業を始め、14時50分ごろ操業を終えて同港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、発進当初、自動操舵により約4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北東進しながら、船尾甲板で捕れた魚の箱詰め作業を行った後、舵輪前の踏み台に立ち、天窓から顔を出して周囲を確認し、他船を見掛けなかったため、三重式見港の沖防波堤の切り通しに向けて針路を定め、約11knに増速して自動操舵で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、増速した後、踏み台を降りて操舵室入口でたばこを吸っていたところ、突然、衝撃を感じ、船首方を見ると、A船の船首部がB船の船首部に左舷側から乗り上げた状態を認めた。</p> <p>船長Aは、船長Bが船尾甲板に倒れており、急いでA船を後進としてB船から引き下ろし、118番通報を行い、海上保安官に対しての事故対応終了後、三重式見港に自力で帰航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、10時30分ごろ三重式見港を出港し、同港西方沖で漁に使う餌釣りを行った後、12時00分ごろ、本事故発生場所付近で船首を北西方に向けて主機を中立運転とし、錨泊して漁を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で左右に竿を出して釣りをを行い、左舷方に出した竿の仕掛けを調整していたところ、左舷方500m付近にA船を認めたが、B船の船尾方を通過して行くように見えたので、右舷方に出した竿の仕掛けの付け替えを始めた。</p> <p>船長Bは、右舷側の竿の仕掛けを付け替えていたところ、強い衝撃を受けて甲板に倒れ込み、A船の船首部がB船の船首部に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、知人に救援を要請し、来援した知人の船に移乗して三重式見港に向かい、海上保安官が要請した救急車で病院に搬送され、左肋骨骨折と診断された。</p> <p>B船は、本事故発生場所に戻った知人が操船し、自力で三重式見港に帰航した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、A船の操舵室前面窓が曇っていて、窓越しに前方が見通せない状態であり、ふだんから、常に舵輪前の踏み台に立ち、天窓か

ら顔を出して操船していた。(写真3、写真4参照)



写真3 A船の操舵室前面窓の状況



写真4 A船の操舵室前面窓からの見通し状況

船長Aは、ふだん、操舵室の天窗から顔を出し、周囲の見張りをしながら喫煙を行っていたが、近くにたばこを置いていなかったときは、踏み台から降り、操舵室入口で喫煙していた。

船長Aは、本事故当時、1若しくは1.5Mレンジとしたレーダーを作動させていたが、視界が良かったので、目視のみで操船していた。

船長Aは、本事故当時、進行方向の対岸の景色に小型で白色のB船が紛れて認識することができなかったのではないかと本事故後に思った。

	<p>船長Bは、錨泊及び漂流中、他船が接近してきた際は、いつでも回避できるよう、常に、主機を中立運転状態にしていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、A船を視認した際、A船がB船の船尾方を通過するように見えたので、仕掛けの取り替え作業に集中していた。</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>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、三重式見港南西方沖を自動操舵により北東進中、船長Aが、周囲に他船はいないと思い、三重式見港の沖防波堤の切り通しに向けて針路を定めて増速した後、操舵室前面窓が曇って前方を見通せない操舵室入口で喫煙しながら航行を続けたことから、船首方で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、本事故当時、レーダーを作動させていたものの、視界が良く、目視のみで見張りを行っており、進行方向の対岸の景色に小型で白色のB船が紛れていたことから、周囲に他船はいないと思い、B船を認識することができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、三重式見港南西方沖で錨泊中、船長Bが、左舷方からB船の方に向かって来るA船を認めた際、当初、A船がB船の船尾方を通過すると思い込み、B船の右舷方に出した竿の仕掛けの取り替えに集中して錨泊を続けたことから、A船が切り通しに向けて針路を定めてB船に向けて航行していることに気付かず、A船と衝突したものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、三重式見港南西方沖において、A船が自動操舵により北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、周囲に他船はいないと思い、三重式見港の沖防波堤の切り通しに向けて針路を定めて増速した後、操舵室前面窓が曇って前方を見通せない操舵室入口で喫煙しながら航行を続けたため、船首方で錨泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、左舷方からB船の方に向かって来るA船を認めた際、A船がB船の船尾方を通過すると思い込み、B船の右舷方に出した竿の仕掛けの取り替えに集中して錨泊を続けたため、A船が切り通しに向けて針路を定めてB船に向けて航行していることに気付かず、両船が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、航行中、目視のみに頼らずレーダーを活用するとともに、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、日頃から、操舵室窓からの見通しが良くなるよう清掃に努め、適切な操船、見張りを行えるようにすること。 ・ 船長は、錨泊中に自船に接近する他船を認めた場合は、安全に通

	過するまで他船の動きを観察し、必要に応じて余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

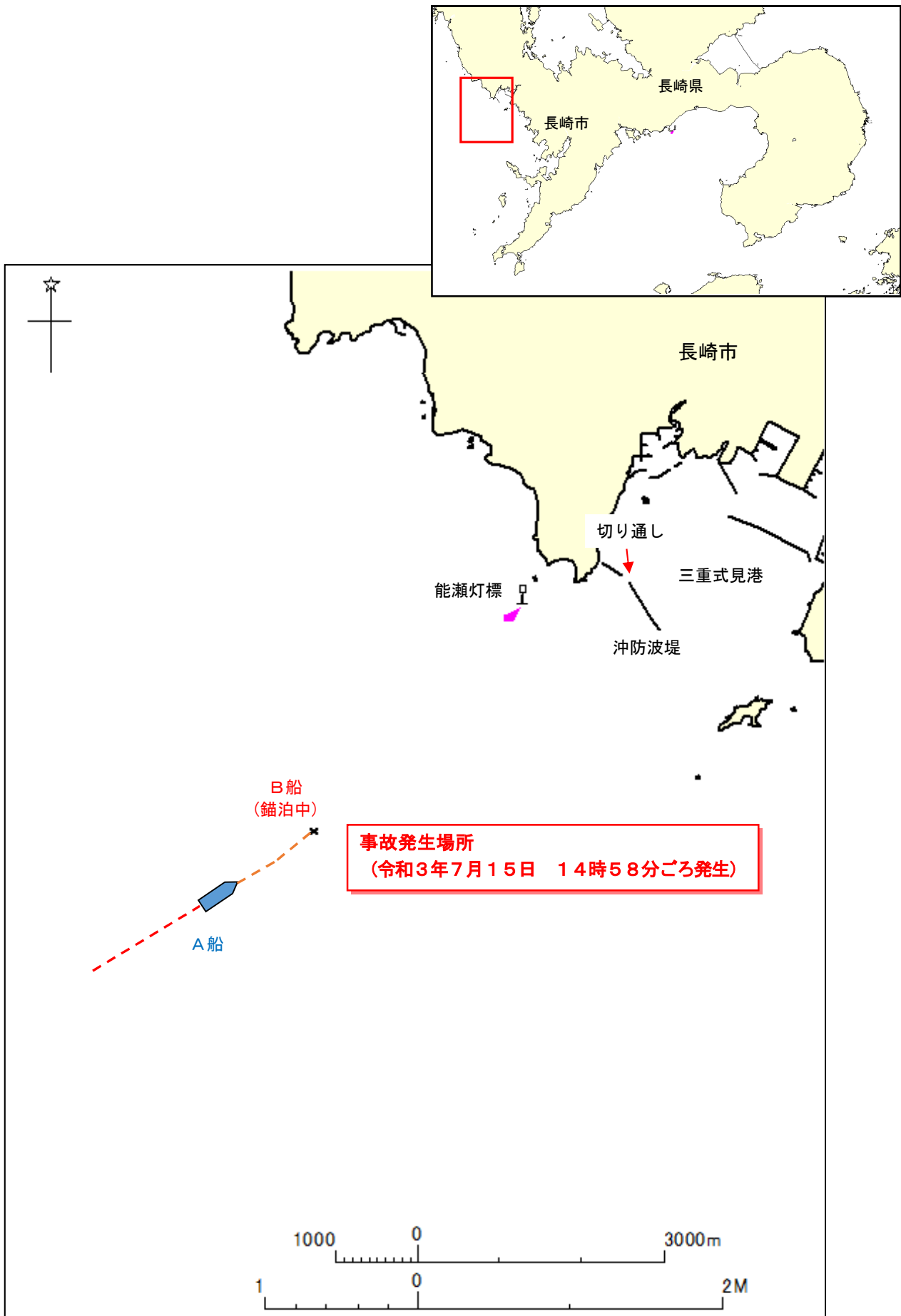




写真1 A船



写真2 B船