

## 船舶事故調査報告書

令和4年4月6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9月27日 05時23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西灯台から真方位239°1,440m付近 （概位 北緯32°48.4′ 東経129°44.6′）
事故の概要	漁船203俊丸は、北東進中、また、プレジャーボートMinminは、南西進中、両船が衝突した。 Minmin は、船長及び同乗者4人が負傷し、左舷船首部外板に圧壊等を生じ、また、203俊丸は、左舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月27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。
<b>事実情報</b> 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 203俊丸、17トン NS2-10722（漁船登録番号）、有限会社柏木水産（A社） 19.77m（Lr）×4.29m×1.94m、FRP ディーゼル機関、736.00kW、平成15年4月19日 第292-46514号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート Minmin、5.2トン NS2-10815（漁船登録番号）、個人所有 12.08m（Lr）×3.04m×0.90m、FRP ディーゼル機関、421.00kW、平成17年7月 第294-23263号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 60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6年2月24日 免許証交付日 平成30年11月27日 （令和6年2月23日まで有効） 甲板員A 61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59年4月26日 免許証交付日 平成29年10月17日

	<p>(令和4年11月4日まで有効)</p> <p>B 船長B 53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24年6月4日 免許証交付日 令和2年12月14日 (令和7年12月13日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 5人(船長B及び同乗者4人)</p>
損傷	<p>A 左舷船首部外板に亀裂及び破口 B 左舷船首部外板に圧壊、左舷船首部のハンドレールに曲損、船首部甲板のサーチライトに破損、主機クラッチの焼付き等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 日出時刻：06時12分ごろ 常用薄明開始時刻：05時48分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、法定灯火を表示し、‘レーダー映像を重畳表示させたGPSプロッター’（以下「本件プロッター」という。）を起動し、令和3年9月27日04時50分ごろ三重式見港に向けて長崎市大墓島<sup>おおひま</sup>南方沖の漁場を出発した。</p> <p>A船では、出港から漁場までの往路を船長Aが、漁場から帰港時の復路を甲板員Aがそれぞれ操船するようにしており、本事故当時、船長Aが操舵室後部の寝台で休憩し、甲板員Aが操舵室前部右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たっていた。</p> <p>甲板員Aは、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、ノースアップ表示で2海里(M)レンジとした本件プロッターで針路を確認しながら、三重式見港西口の三重埼西南西方にある能瀬<sup>のせ</sup>灯標の南方沖に向けてA船を東進させた。</p> <p>甲板員Aは、能瀬灯標に接近するにつれ、本件プロッターのレンジを1.5M、1M、0.75Mと徐々に拡大し、同灯標南方沖を通過して0.5Mレンジに切り換えた後、05時21分ごろ三重埼南方沖で‘三重埼東側にある2基の防波堤’（以下「沖防波堤」という。）の間（可航幅約60m、以下「本件切り通し」という。）に向けて左に変針した。</p> <p>甲板員Aは、三重埼南東方沖で本件切り通しまで約0.25Mとなった頃、本件プロッターを0.25Mレンジに切り換えるとともに、操舵室上方にあるサーチライトを点灯して沖防波堤を照射しながら、A船を北東進させた。(写真1、写真2 参照)</p>



写真1 本件プロッター



写真2 A船

甲板員Aは、本件切り通しの両側から沖防波堤の消波ブロックがせり出して可航幅が狭いと感じていたため、本件プロッターを0.125Mレンジに切り換えて船首輝線を本件切り通しの中央に向くように針路を定め、サーチライトで本件切り通し両側の沖防波堤を交互に照射しながら航行を続けた。

甲板員Aは、本件切り通しの中央付近に差し掛かったところで、本件切り通しをそろそろ通過する頃と思い、サーチライトを消灯したところ、正船首方の左舷側至近にB船のマスト灯を視認し、急いで右舵を取ったものの、05時23分ごろA船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

船長Aは、衝撃で本事故の発生に気付き、甲板員Aと操船を交替し、B船がそのまま進行して本件切り通しを通過して行ったので、旋回してB船に接近したところ、船長BからB船を後方に引くよう要請され、B船を広い海域まで引き出して、負傷者及び損傷状況等を確認した後、A船でB船を横抱きにして三重式見港に入港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人である同乗者4人を乗せ、三重式見港で給油した後、法定灯火を表示し、05時10分ごろ長崎県西海市江ノ島さいかい付近の釣り場に向けて同港の岸壁を離岸した。

船長Bは、三重式見港西口の本件切り通しを航行して出港することとし、GPSプロッターを表示させ、同プロッターの過去の航跡を辿るように、05時18分ごろ本件切り通しの北北東方800m付近で左に変針し、約5knの速力で本件切り通しに向けてB船を南西進させた。(写真3、写真4 参照)



写真3 B船のGPSプロッター



写真4 B船

船長Bは、本件切り通し手前の左右両側に、生けすや養殖いかだが設置されているので、それらの施設に乗り入れないようにGPSプロッターで船位及び針路を確認しながら、本件切り通しの北北東方150m付近を南西進中、本件切り通しの向こう側にA船の白い光を視認したが、強烈な明るさであり、まぶしさで幻惑されてA船の動静が分からなかった。

船長Bは、A船にB船の存在を知らせる目的で左舷船首部にあるサーチライトをA船に向けて点灯した後、防波堤の入口付近では出船優先であるので、A船がB船に気付いて本件切り通しの外側で停止して

	<p>くれると思って航行を続け、本件切り通しの中央付近に差し掛かったところ、船首方至近にA船の船体を視認し、直ちに機関を後進としたものの、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により計器類に頭や肩を打ち、操舵室後部及び後部甲板にいた同乗者4人が船体に身体を打つなどしたものの、重傷者がいないことを確認した後、衝突時に停止した機関を起動したところ、クラッチレバーが中立の位置で前進し、後進の位置で機関が停止するので、自力航行を断念し、接近してきたA船の乗組員にB船をえい航するように要請し、海上保安部に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長B及び同乗者4人は、本事故当日及び翌日に病院で受診し、それぞれ右肩関節捻挫、頸椎捻挫、腰椎捻挫等と診断された。</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>三重式見港は、港則法適用港で、南西側の港界が三重崎と神楽島西端を結ぶ線であり、三重式見港西口の三重崎東側の港内側には、2基の防波堤からなる沖防波堤が築造され、本件切り通しは三重式見港と同港西側海域とを出入りする小型船の通路となっていた。</p> <p>港則法（昭和23年法律第174号）第15条及び第16条には、次のとおり規定されている。</p> <p>第15条 汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。</p> <p>第16条 船舶は、港内及び港の境界附近においては、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなければならない。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、三重式見港西側にある船溜まりを三重漁港（以下「本件漁港」という。）と、また、三重式見港東側の中央ふ頭両側にある船溜まりを新漁港と呼称しており、それぞれの船溜まりが各漁港の港域であると思っていたので、それらの船溜まりに出入りする際に、船長Aが出入港操船を行っていた。</p> <p>船員法（昭和22年法律第100号）第10条には、船長の職務及び権限について次のとおり規定されている。</p> <p>第10条（甲板上の指揮）</p> <p>船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。</p> <p>沖防波堤は、最低水面上の高さが約6.9mであり、沖防波堤越しに小型船を目視することは困難な状況であった。（写真5 参照）</p>

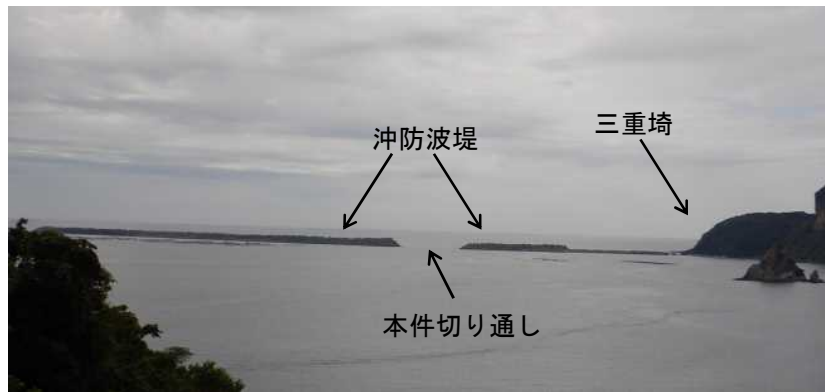


写真5 沖防波堤付近の状況（三重式見港の港内側から撮影）

甲板員Aは、以前、本件切り通し付近で漁船の乗揚事故があったことを聞いていたので、本事故当時、サーチライトでの沖防波堤の照射及び本件プロッターでの針路等の確認を行いながら、本件切り通しの中央を航行することに意識を集中していた。

甲板員Aは、サーチライトで沖防波堤を照射していたものの、照射した範囲以外が見えにくい状態となっていたので、B船の灯火に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

甲板員Aは、約17knの速力で本件切り通しに向けて航行していたが、本件切り通し付近で時々他船と行き会うことがあったので、減速して航行していれば、周囲を確認する余裕ができて、B船を早めに視認することができたのではないかと本事故後に思った。

船長Bは、B船に汽笛を備えていたが、本事故時、サーチライトをA船に向けて点灯したので、A船がB船に気付いてくれると思い、汽笛を吹鳴しなかった。

**分析**

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

A あり、B あり

A なし、B なし

A なし、B なし

A船は、三重式見港の本件切り通し付近を北東進中、サーチライトで照射した範囲以外が見えにくい中、甲板員Aが、サーチライトでの沖防波堤の照射及び本件プロッターでの針路等の確認を行いながら、本件切り通しの中央を航行することに意識を集中し、約17knの速力のまま本件切り通しに向けて航行を続けたことから、前方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、港則法の適用港である三重式見港の港域を知らず、同港西側の船溜まりが本件漁港の港域であると思っていたことから、本件切り通し付近では入港操船を行っておらず、本件漁港の手前から入港操船を行うつもりであったものと考えられる。

	<p>B船は、三重式見港の本件切り通し付近を南西進中、船長Bが、A船のサーチライトのまぶしさでA船の動静が分からなかったものの、A船がB船に気付いて本件切り通しの外側で停止してくれると思い、本件切り通しに向けて航行を続けたことから、前方からA船が接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、防波堤の入口付近では出船優先であり、B船の存在を知らせる目的でサーチライトを点灯したことから、A船がB船に気付いて本件切り通しの外側でA船が停止してくれると思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、三重式見港の本件切り通し付近において、A船が北東進中、B船が南西進中、甲板員Aが、本件切り通しの中央を航行することに意識を集中し、約17knの速力のまま本件切り通しに向けて航行を続けたため、前方から接近するB船に気付かず、また、船長Bが、A船のサーチライトのまぶしさでA船の動静が分からなかったものの、A船がB船に気付いて本件切り通しの外側で停止してくれると思い、本件切り通しに向けて航行を続けたため、前方からA船が接近していることに気付かず、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>・ 操船者は、港内及び港の境界付近においては、他の船舶に危険を及ぼさないよう減速した上、見張りに集中して防波堤の入口付近で他船と出会うおそれの有無を判断し、他船と出会うおそれがあるときは、防波堤の外で出航する他船の進路を避けること。</li> <li>・ 操船者は、夜間、航行中にサーチライトで照射する場合、サーチライトの照射範囲以外が見えにくいことに留意するとともに、他船を幻惑させないように注意すること。</li> <li>・ 船長は、出入港する港の港域を確認し、出入港する際には、自ら操船するか、又は操船の指揮をとること。</li> <li>・ 出航船の船長は、防波堤の入口付近において、入航船の動静が分からない場合、入航船が停止してくれると思わず、汽笛を使用して注意喚起を行うなど、必要に応じて衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

