

## 船舶事故調査報告書

令和4年7月27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12日 03時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島南方沖 高後埼灯台から真方位265° 5.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 05.6′ 東経129° 33.0′）
事故の概要	貨物船21盛山丸は、北北東進中、また、プレジャーボート久美X世は、錨泊中、両船が衝突した。 久美X世は、同乗者1人及び船長が死亡し、もう1人の同乗者が負傷し、船体の折損を生じ、また、21盛山丸は、球状船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月13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 貨物船 21盛山丸、498トン 140109、渡部港湾海運有限会社（船舶所有者、A社）、 丸三海運株式会社（運航者） 76.2m×12.5m×6.75m、鋼 ディーゼル機関、1471.0kW、平成16年11月11日 B プレジャーボート 久美X世、5トン未満（長さ8.30m） 292-42956長崎、個人所有 8.30m（Lr）×2.42m×0.69m、FRP ディーゼル機関、132.4kW、平成10年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年1月9日 免状交付年月日 平成29年5月8日 免状有効期間満了日 令和4年8月7日 航海士A 53歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 令和元年8月23日 免状交付年月日 令和元年8月23日 免状有効期間満了日 令和6年8月22日

	<p>B 船長B 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 平成9年8月7日  免許証交付日 平成29年11月22日  (令和4年11月21日まで有効)</p> <p>同乗者B<sub>1</sub> 68歳  同乗者B<sub>2</sub> 12歳</p>
死傷者等	<p>A なし  B 死亡 2人(同乗者B<sub>1</sub>及び船長B)、軽傷 1人(同乗者B<sub>2</sub>)</p>
損傷	<p>A 球状船首部に擦過傷  B 船体折損(全損)</p>
気象・海象	<p>気象:天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好  海象:海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、コンテナ約60個を積載し、令和3年9月10日15時00分ごろ沖縄県那覇市那覇港を出港し、福岡県福岡市博多港へ向かった。</p> <p>航海士Aは、11日23時20分ごろ長崎県長崎市野母崎<sup>の</sup>西方沖で、船長Aから船橋当直を引き継ぎ、操舵スタンドの前に立ち、自動操舵とし、GPSプロッターのほか0.5Mレンジ及び3Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、主機回転数毎分660として、約12ノットの対地速力で、単独の船橋当直に当たり、法定灯火を点灯しているA船を北進させた。</p> <p>航海士Aは、12日02時40分ごろ長崎県西海市御床島<sup>さいかい みとこ</sup>南西方沖で針路を真方位016°に変針したあと、目視により左舷船首60°付近に強い灯りを点灯している船舶を認め、3Mレンジとしたレーダーを確認したところ、3M付近に目視した船舶の映像を認めたが、他の船舶の映像を認めなかったため、航行に影響のある船舶はいないと思った。</p> <p>航海士Aは、次直への交替予定時刻である03時20分が近づいていたので、当直引継ぎの準備をしようと考え、時刻が03時00分であることを確認したあと、操舵室左舷側に移動し、GPSプロッターで船位等を計測して、船尾方にある海図台を向いて海図への記入を行い、当直中の航行距離の計測を行った。</p> <p>航海士Aは、03時10分ごろ操舵スタンドの前に戻った直後に、船首付近に白い灯りを認めたが、同灯りがすぐに見えなくなり、振動や衝撃を感じなかったものの、何かに衝突したかもしれないと思い、右舷ウイングに出て海面を確認したが何も認めなかったため操舵室内に戻り、主機の回転数を徐々に落としながら、手動操舵に切り替えて右舵を取った。</p> <p>船長Aは、船長室でA船が減速したことを感じていたところ、航海</p>

士Aから船内電話で、何かに衝突したかもしれない旨の連絡を受けた。

船長Aは、03時13分ごろ昇橋し、航海士Aと操舵を交代し、航海士Aに衝突した可能性のある場所を確認させ、付近の海域を探索するとともに、03時30分ごろ海上保安庁に本事故発生の可能性がある旨の通報を行い、A社に同旨の報告を行った。

航海士Aは、船橋や船首楼から双眼鏡及び懐中電灯を用いて周囲に船舶がないか搜索したが見付けることができず、来援した巡視艇に06時00分ごろ乗船して、海上保安官と共にA船の球状船首を確認したところ、擦過傷及び青色塗料の付着を認め、その後、付近を搜索したところ、折損した状態で転覆しているB船を発見した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人である同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>を乗せ、釣りの目的で、9月11日16時ごろ長崎県大村市内田川河口の係船場所を出航して、黒島南方沖で釣りを行った後、日没前に船首部から投錨し、主機を停止した。

B船は、操舵室上部両舷側面に各1個（W数不明）及び船尾のオーニングの枠に4個のLED投光器（100W）が設置されており、本事故当時、全てが点灯されていた。（写真1参照）



写真1 B船

同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、12日03時10分ごろB船の後部甲板で釣りをしていたところ、右舷方至近にB船に接近しているA船のエンジン音と航海灯に気付き、同乗者B<sub>1</sub>がA船に向かって手を振りながら叫び、同乗者B<sub>2</sub>がキャビンの奥に入ろうとしていた船長Bに声を掛けたものの、B船とA船とが衝突した。（図1参照）

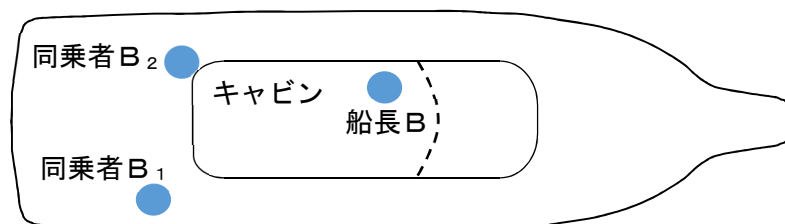


図1 衝突時のB船の乗船者の位置

	<p>同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、衝突時に落水し、同乗者B<sub>1</sub>が、船長Bの名前を連呼していたが、船長Bの返事はなく、同乗者B<sub>2</sub>は、船長Bの姿を視認することはできなかった。</p> <p>B船は、折損して転覆した状態で巡視艇によって発見されたが、その後、沈没した。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は、08時53分ごろ、別の巡視艇によって発見されて、佐世保港まで運ばれ、死亡の確認後、医師により司法解剖が行われた結果、死因が短時間の溺死、死亡推定時刻が12日03時30分ごろと検案された。</p> <p>同乗者B<sub>2</sub>は、09時40分ごろ、付近を航行していたプレジャーボートの乗船者に救助された後、巡視艇に移乗して佐世保港まで運ばれ、救急車で病院に搬送されて、頭部の軽傷と診断された。</p> <p>船長Bは、9月22日10時30分ごろ、黒島北方沖の海上で、付近を航行中の船舶によって発見され、巡視艇に揚収された後、医師により死亡が確認されて司法解剖が行われた結果、死因が心臓挫傷兼肺挫滅、死亡推定時刻が12日03時10分ごろと検案された。</p> <p>(付図1 航行経路図及び事故発生場所概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真2 A船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、昭和59年3月に学校を卒業後、まき網漁船で働き始め、まぐろ延縄漁船などで甲板部員として船橋当直等を行っていたが、令和元年8月に五級海技士の免許を取得し、翌月から内航貨物船に乗船して、海上特殊無線技士の免許取得後から航海士として勤務するようになり、令和2年7月A社に入社して、A社が運航する船舶に航海士として乗り組むようになった。</p> <p>航海士Aは、令和3年7月末からA船の航海士として乗船しており、本事故当時の航路で船橋当直に当たった経験が約10回あり、そのうち約半数が夜間であった。</p> <p>航海士Aは、本事故前、船橋当直の引継ぎに備え、操舵室内の左舷側船首方に設置されたGPSプロッターを使用して船位等を記録し、左舷側船尾方にある海図台に向かって海図に記入するということを4ないし5回繰り返して、当直中の航行距離を積算する作業を行っていた。(図2参照)</p>

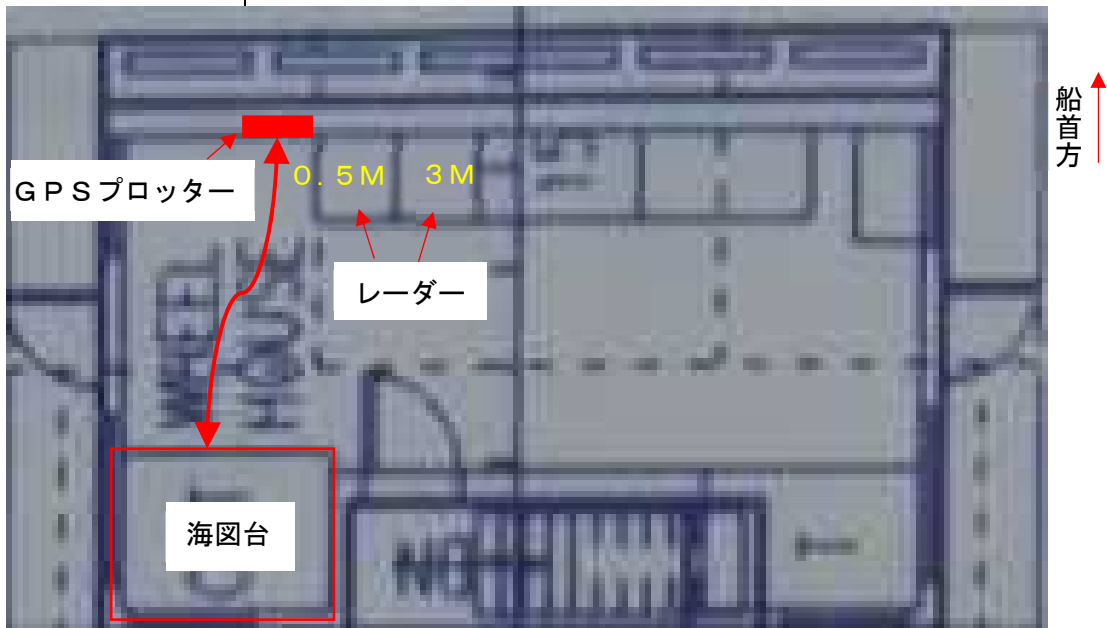


図2 A船の操舵室配置図

航海士Aは、A船の航海中の航行距離を正確に運航者に報告するよう指示されていることを船長Aから聞いており、当直中の航行距離を正確に計測することに集中していた。

航海士Aは、航行距離を計算する作業をしている間に、1回でも目視及びレーダーによって周囲の確認をしていれば、B船に気付いて避航できたのではないかと本事故後に思った。

航海士Aは、左舷船首60°付近に強い灯りを点灯している船舶を見た際に、B船の灯りが対岸の街の明かりに紛れていて見落とししたかもしれないと本事故後に思った。

船長Bの家族によれば、本事故当日、船長Bは、健康上の問題はなく、視力及び聴力も日常生活に支障がなかった。

船長Bは、本事故前にキャビンの奥で仮眠をとっている時があった。

船長Bは、首掛け型の膨脹式救命胴衣を着用していたが、発見された際、膨脹しておらず、船長Bの家族は、海上保安庁から、衝突の衝撃により膨脹装置等が破損して膨脹できなかった可能性があるという説明を受けた。

同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、ベスト型の固型式救命胴衣を着用していた。

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

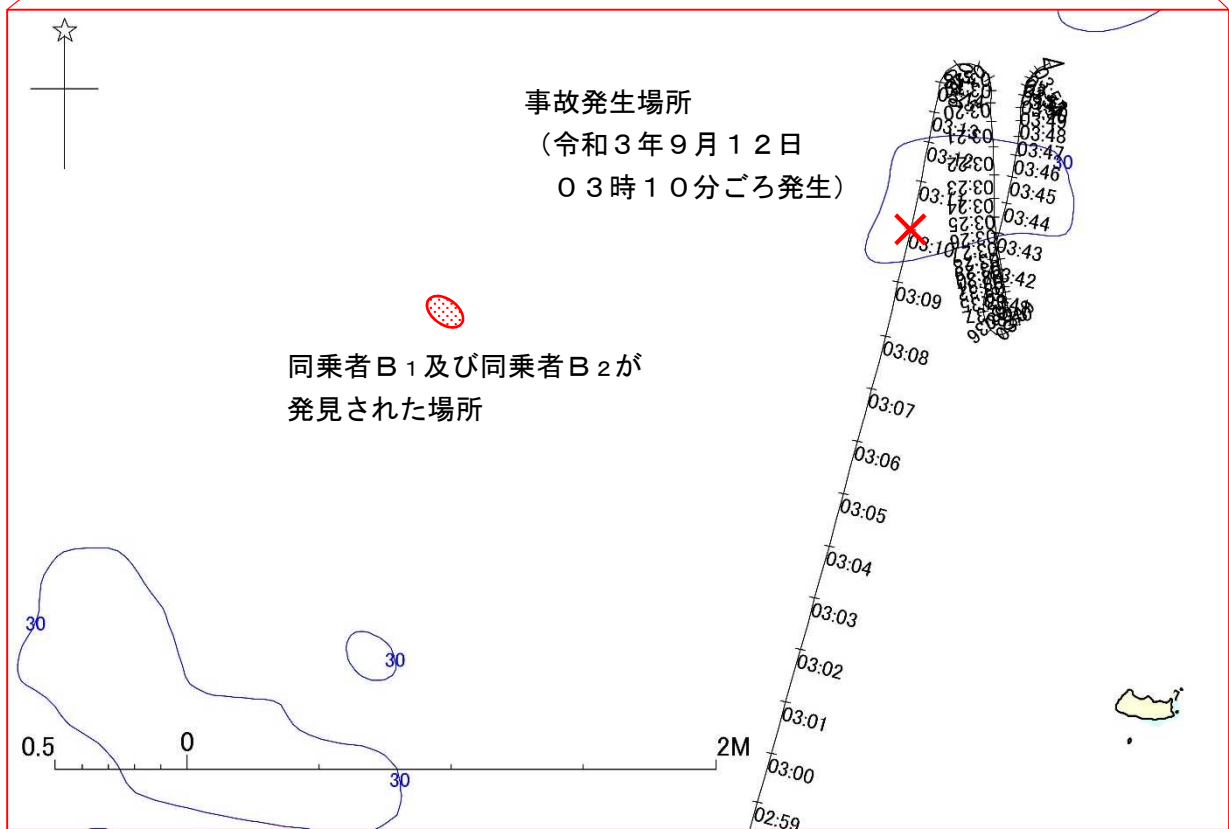
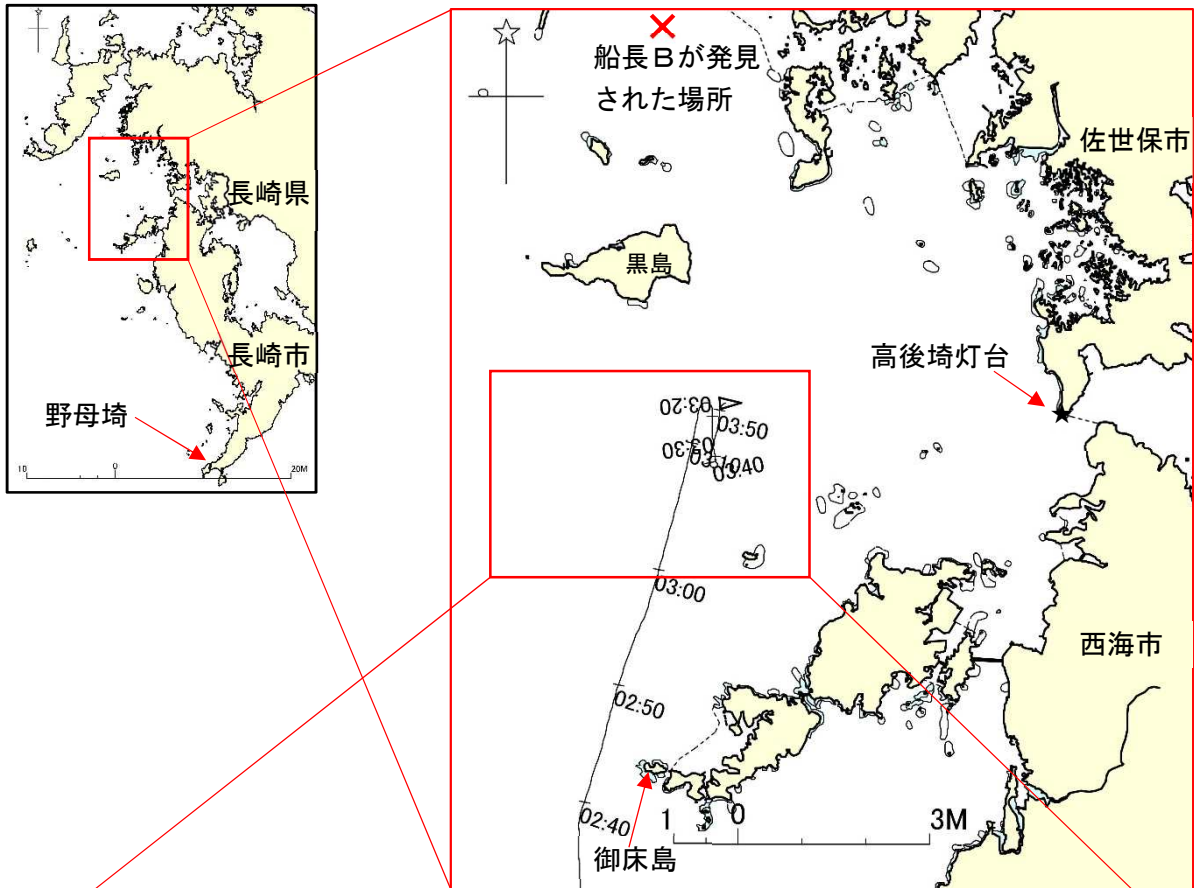
A なし、B 不明

A なし、B なし

A船は、黒島南東方沖を自動操舵により北北東進中、航海士Aが、前路に航行に影響のある他船はいないと思い、GPSプロッター及び

	<p>海図台に向かって当直中の航行距離を正確に計測する作業に集中して航行を続けたことから、前路で錨泊するB船に気付かず、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>航海士Aは、B船の灯りが対岸の街の明かりに紛れていたことから、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、黒島南東方沖で錨泊中、船長Bがキャビンの奥に入ろうとしており、また、同乗者2人が釣りに意識を向けていたことから、A船がB船に向かって接近していることに気付くのが遅れ、釣りに意識を向けていた同乗者2人がA船の接近に気づき、同乗者B<sub>2</sub>が船長Bに呼び掛けたものの、A船を避航することができず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、黒島南東方沖において、A船が自動操舵により北北東進中、航海士Aが、前路に航行に影響のある他船はいないと思い、当直中の航行距離を正確に計測する作業に集中して航行を続けたため、前路で錨泊するB船に気付かず、並びにB船が錨泊中、船長Bがキャビンの奥に入ろうとしており、また、同乗者2人が釣りに意識を向けていたため、A船がB船に向かって接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船橋当直者は、夜間、航行中、前路に他船がないと思わず、見張りに専念すること。また、レーダー等の航海計器を活用するなど、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、船尾方を向いて行う作業は、他に見張りをする者がいるときに行うこと。</li> <li>・ 船長は、船橋当直の引継ぎに関する作業を、次直者の昇橋後に行うよう徹底させること。</li> <li>・ 小型船の船長は、錨泊中であっても、周囲の見張りを適切に行うため、キャビン内で休憩する際には、同乗者に見張りを依頼して、自船に接近してくる他船の発見に努め、他船を認めた場合、汽笛を吹鳴するなどして注意喚起を行い、それでも他船が気付かない場合は、他船が避けてくれると思わず、早めに抜錨して衝突を回避するための措置を採ること。</li> </ul>

付図1 航行経路図及び事故発生場所概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
2:58:24	33-03-17.6	129-32-17.3	016	012	12.1
2:58:55	33-03-23.3	129-32-19.3	016	011	12.1
2:59:27	33-03-29.5	129-32-21.4	015	012	12.1
2:59:54	33-03-34.8	129-32-23.2	015	011	12.2
3:00:24	33-03-40.6	129-32-25.2	015	009	12.0
3:00:55	33-03-46.7	129-32-27.1	016	011	12.2
3:01:24	33-03-52.4	129-32-29.0	017	011	12.3
3:01:54	33-03-58.3	129-32-31.0	015	011	12.2
3:02:24	33-04-04.2	129-32-32.9	015	011	12.2
3:02:53	33-04-10.1	129-32-34.9	014	011	12.1
3:03:24	33-04-16.0	129-32-36.8	016	011	12.1
3:03:54	33-04-21.9	129-32-38.8	016	011	12.2
3:04:24	33-04-27.8	129-32-40.8	016	011	12.3
3:04:54	33-04-33.7	129-32-42.7	016	012	12.3
3:05:24	33-04-39.6	129-32-44.6	016	011	12.4
3:05:53	33-04-45.7	129-32-46.5	015	011	12.4
3:06:24	33-04-51.6	129-32-48.4	016	011	12.4
3:06:54	33-04-57.6	129-32-50.3	015	011	12.3
3:07:23	33-05-03.6	129-32-52.3	015	011	12.4
3:07:54	33-05-09.6	129-32-54.2	015	010	12.4
3:08:24	33-05-15.6	129-32-56.0	015	012	12.4
3:08:53	33-05-21.5	129-32-57.7	012	009	12.4
3:09:25	33-05-28.0	129-32-59.3	015	012	12.4
3:09:54	33-05-33.6	129-33-01.0	015	012	12.4
3:10:25	33-05-39.8	129-33-02.7	012	012	12.3
3:10:56	33-05-45.7	129-33-04.3	013	011	11.3
3:11:23	33-05-50.7	129-33-05.5	012	012	10.4
3:11:56	33-05-55.7	129-33-06.7	010	010	8.8
3:12:25	33-05-59.6	129-33-07.5	010	012	7.6
3:12:54	33-06-03.0	129-33-08.3	012	012	7.0
3:13:24	33-06-06.4	129-33-09.2	011	011	7.0
3:13:57	33-06-10.1	129-33-10.1	008	012	7.0
3:14:26	33-06-13.3	129-33-10.7	019	036	6.4
3:14:54	33-06-15.7	129-33-12.5	044	061	5.7
3:15:23	33-06-17.2	129-33-15.1	069	086	5.1
3:15:57	33-06-17.6	129-33-18.4	102	112	4.8

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から65m、船尾から11m、左舷から6m、右舷から6mであった。  
また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真2 A船

