

本報告書は、[令和4年8月25日に公表した報告書](#)を、[令和4年12月1日に公表した正誤表](#)により訂正したものです。

## 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4年4月11日 01時09分ごろ   |
| 発生場所  | 長崎県長崎市三重式見港西北西方沖<br>能瀬灯標から真方位293° 4.6海里（M）付近<br>（概位 北緯32° 50.0′ 東経129° 38.8′）  |
| 事故の概要   | 引船進広丸は、バージ明神2号をえい航して北進中、また、漁船生漁丸は、東南東進中、進広丸のえい航索と生漁丸とが衝突した。<br>進広丸は、えい航索に擦過傷を生じ、また、生漁丸は、プロペラ等の曲損を生じた。  |
| 事故調査の経過   | 令和4年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 引船 進広丸、19トン<br>294-25790福岡、進光海運有限会社（A社）<br>19.00m×5.90m×1.80m、鋼<br>ディーゼル機関2基、1,674kW（合計）、平成31年4月<br>B バージ 明神2号、397トン<br>なし、宮川運送株式会社<br>50.0m×18.0m×3.3m、鋼<br>機関なし、平成6年（建造年）<br>C 漁船 生漁丸、8.5トン<br>NS2-10793（漁船登録番号）、個人所有<br>15.48m（Lr）×3.49m×1.16m、FRP<br>ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、平成24年12月15日 |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A 35歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成28年5月24日   |

|       |   |
|-------|---|
|       | <p>免許証交付日 令和3年5月10日<br/>(令和8年5月23日まで有効)</p> <p>甲板員A 40歳<br/>一級小型船舶操縦士<br/>免許登録日 平成21年7月14日<br/>免許証交付日 令和2年11月18日<br/>(令和7年11月17日まで有効)</p> <p>C 船長C 38歳<br/>一級小型船舶操縦士<br/>免許登録日 平成19年5月25日<br/>免許証交付日 令和3年10月12日<br/>(令和9年5月27日まで有効)</p>   |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷    | <p>A えい航索に擦過傷</p> <p>B なし</p> <p>C プロペラ、シャフトブラケット及びシャフトに曲損</p>  |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約1.4m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、令和4年4月8日08時45分ごろ沖縄県金武中城港を出港し、同県名護市辺野古沖において、B船を船尾部から約270mのえい航索で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、福岡県福岡市博多港に向かった。</p> <p>A船引船列は、法定灯火を表示し、B船には黄色閃光灯6基を点灯して、3Mレンジとしたレーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、甲板員Aが10日22時00分ごろ長崎市野母崎北東方沖で昇橋し、前直の甲板員から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により北進していた。</p> <p>甲板員Aは、11日00時55分ごろ左舷船首方3M付近にC船の白色作業灯を初認した。</p> <p>甲板員Aは、A船とC船との距離が約1～1.5Mになった頃、C船がA船に向かって接近してくるので、C船の操舵室に向けて探照灯を照射した。</p> <p>甲板員Aは、3Mレンジとしたままのレーダーで捕捉していたC船の相対ベクトルがB船の僅か船尾方に向いていたので、C船がいずれB船の船尾方を通過していくと思った。</p> <p>甲板員Aは、前方を見たり、後方のB船の状態を確かめたりしながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、衝突の少し前にC船を左舷方に認めたが、C船との衝突は避けられないと思い、えい航</p> |

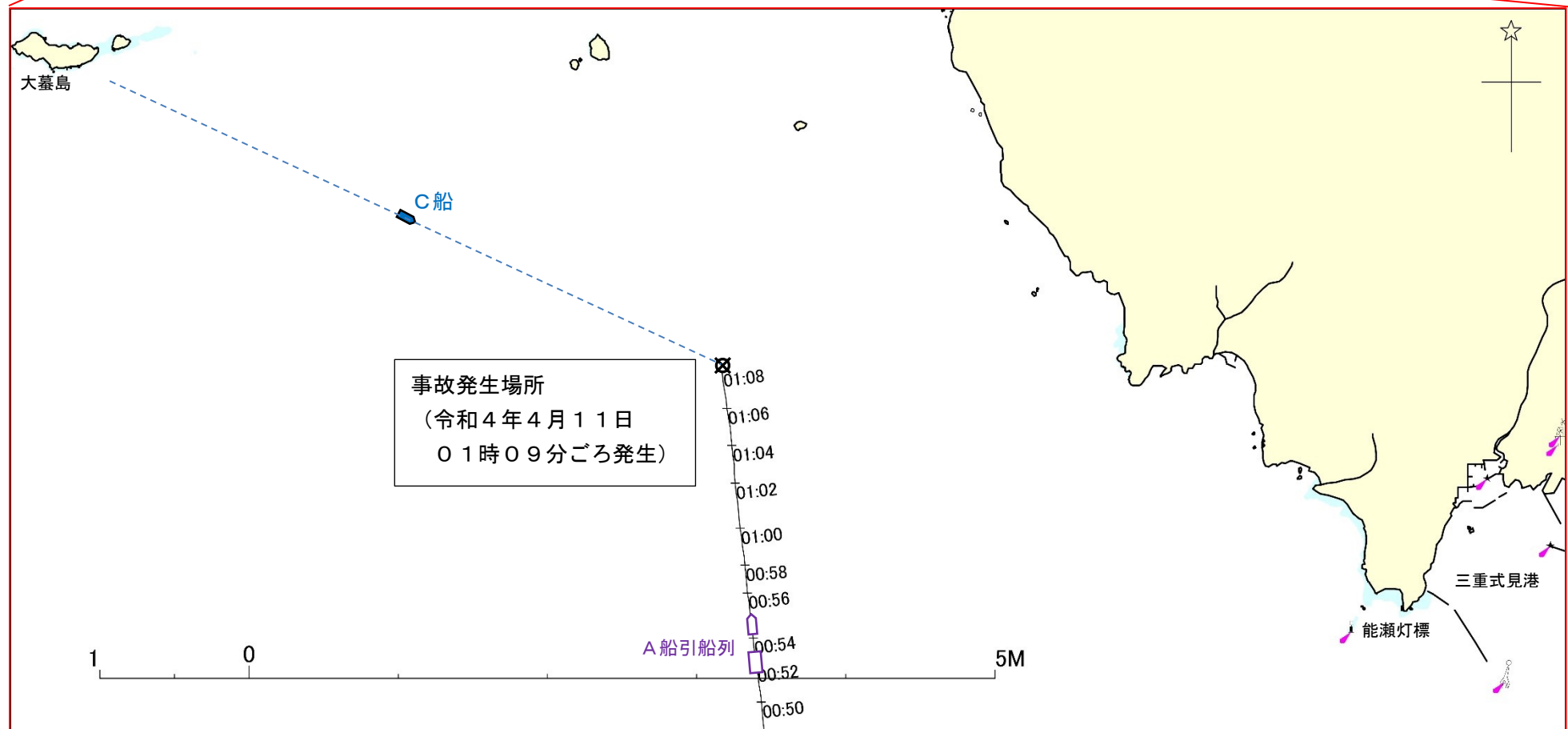
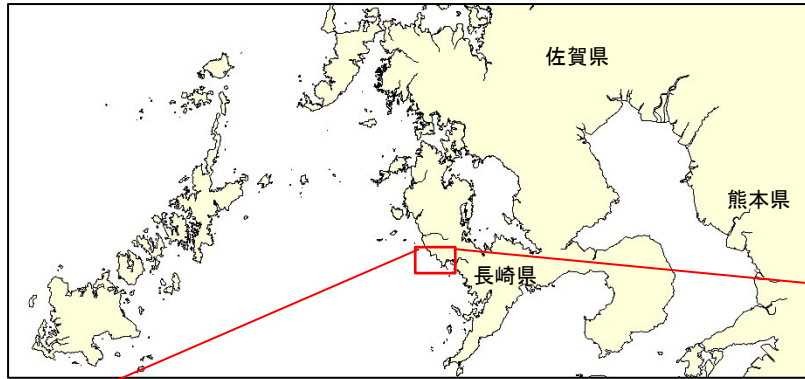
|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>索を緩めて衝突の衝撃を和らげようとして主機を中立運転とした直後、01時09分ごろA船のえい航索とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、エンジン音が変わったことに気付いて昇橋し、C船と衝突したことを知り、甲板員Aと操船を交代し、甲板員Aにえい航索の取り込みを指示した。</p> <p>船長Aは、A船のえい航索を取り込んで短縮した後にC船の損傷状況等を確認し、02時51分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともにA社に同旨の連絡を行った。</p> <p>C船は、船長Cほか1人（以下「甲板員C」という。）が乗り組み、刺し網漁の目的で、10日19時30分ごろ三重式見港を出港し、<small>おおひま</small>大曇島西方沖の漁場で操業を行った後、法定灯火を表示するとともに前部甲板を照らす作業灯を点灯し、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、11日00時00分ごろ帰途についた。</p> <p>船長Cは、漁場を発進する際、レーダー及び目視により周囲を確認したところ、船舶を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思った。</p> <p>船長Cは、自動操舵として約9knの速力で東南東進を開始して間もなく、いつものように甲板員Cと共に前部甲板で、操舵室の方を向いて立ち、漁獲物の選別作業と漁具の後片付けを始めた。</p> <p>船長Cは、C船が同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、衝突の約5～6秒前、目の前が明るくなり、船首方を見てA船引船列に気付き、主機を停止しようとして操舵室に向かって走って行ったものの、C船とA船のえい航索とが衝突し、C船が同えい航索に乗り上げて停止した。</p> <p>船長Cは、自ら海に飛び込んで、C船のシャフトに引っ掛かっていたA船のえい航索を外してC船に乗り込んだ後、僚船の船長に本事故発生の連絡を行った。</p> <p>船長Cは、来援して来た僚船に移乗し、僚船をA船に寄せてもらい、船長Aと連絡先等の情報を交換した。</p> <p>C船は、僚船にえい航されて三重式見港に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船の船体 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>甲板員Aは、令和3年8月にA社に入社し、12月からA船の甲板員として乗船しており、本事故発生場所付近の海域を自らが操船して通航するのは初めてであった。</p> <p>甲板員Aは、C船の乗組員が操舵室にいたと思っていた。</p> <p>甲板員Aは、C船との距離が近づいてきた際、1～1.5Mの近距離レンジに切り替えてC船の相対ベクトルを確認していれば、もう少し正確なC船の方位が分かったと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、探照灯を照射するとともに汽笛による注意喚起信号を</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>行っておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、本事故時、前部甲板で漁獲物の選別作業等に意識を向けていたので、A船が探照灯を照射したことに気付かなかった。</p> <p>船長Cは、ふだんから帰港する航路には航行船がほとんどおらず、帰港中の時間ももったいないので、甲板員Cと2人で漁獲物の選別作業等を行っており、本事故時、2人とも同作業等に意識が向いていて周囲を見ていなかったが、どちらか1人が見張りに当たっていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長C及び甲板員Cは、救命胴衣を着用していた。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B なし、C あり<br/>A なし、B なし、C なし<br/>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、三重式見港西北西方沖を北進中、甲板員Aが、C船がいずれB船の船尾方を通過していくと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船のえい航索とC船とが衝突したものと推定される。</p> <p>甲板員Aは、C船の操舵室に向かって探照灯を照射した後、3Mレンジのレーダーで捕捉していたC船の相対ベクトルがB船の僅か船尾方に向いているように見えたことから、C船がいずれB船の船尾方を通過していくと思ったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aが、C船の操舵室に向かって探照灯を照射したものの、汽笛による音響信号を行わなかったことは本事故発生に関与した可能性があると考えられる。</p> <p>C船は、三重式見港西北西方沖を自動操舵で東南東進中、船長Cが、甲板員Cと共に前部甲板で漁獲物の選別作業等を行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船引船列に接近していることに気付くのが遅れ、A船のえい航索と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Cは、漁場を発進する際、3Mレンジとしたレーダー及び目視により周囲を確認したところ、船舶を認めなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、いつものように甲板員Cと共に前部甲板で漁獲物の選別作業等を行い、同作業に意識が向いていたものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本事故は、夜間、三重式見港西北西方沖において、A船引船列が北進中、C船が東南東進中、甲板員Aが、C船がいずれB船の船尾方を通過していくと思い、同じ針路及び速力で航行し、また、船長Cが、甲板員Cと共に前部甲板で漁獲物の選別作業等を行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたため、A船のえい航索とC船とが衝突したものと推定される。</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</p>   |

られる。

- ・ 船橋当直者は、遠距離レンジで相対ベクトルが僅か船尾方に向いていたことのみで、いずれ船尾方を通過していくと思わず、当該船舶との距離が近づいて来た際、近距離レンジに切り替えて相対ベクトル確認し、安全に通過できないと判断した場合、早めに衝突を避ける最善の措置を採ること。
- ・ 船橋当直者は、注意喚起信号を行う際、汽笛による音響信号を行うこと。
- ・ 漁船の船長は、帰航中、乗組員全員で漁獲物の選別作業等を行うことなく、自身は操船に専念し、常時、周囲の見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

| 時刻<br>(時:分:秒) | 船位※             |                 | 対地針路※<br>(°) | 対地速力<br>(kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
|               | 北緯<br>(° -' -") | 東経<br>(° -' -") |              |              |
| 01:00:01      | 32-48-53.8      | 129-38-58.3     | 352.9        | 7.5          |
| 01:01:01      | 32-49-01.2      | 129-38-57.2     | 353.5        | 7.2          |
| 01:02:30      | 32-49-12.1      | 129-38-55.8     | 354.8        | 7.6          |
| 01:03:29      | 32-49-19.5      | 129-38-55.2     | 353.9        | 7.3          |
| 01:04:29      | 32-49-27.2      | 129-38-54.3     | 354.0        | 7.7          |
| 01:05:00      | 32-49-30.8      | 129-38-53.7     | 352.1        | 7.3          |
| 01:06:30      | 32-49-42.0      | 129-38-51.9     | 351.2        | 7.5          |
| 01:07:29      | 32-49-49.4      | 129-38-50.6     | 352.1        | 7.5          |
| 01:08:31      | 32-49-57.2      | 129-38-49.3     | 350.9        | 6.0          |
| 01:09:29      | 32-49-56.5      | 129-38-49.5     | 182.6        | 1.4          |
| 01:10:01      | 32-49-56.5      | 129-38-48.9     | 273.9        | 1.1          |
| 01:11:29      | 32-49-57.9      | 129-38-48.2     | 014.4        | 1.3          |
| 01:12:01      | 32-49-58.4      | 129-38-48.3     | 001.1        | 1.0          |
| 01:13:29      | 32-49-59.7      | 129-38-43.7     | 269.2        | 4.2          |
| 01:14:00      | 32-49-59.5      | 129-38-41.3     | 272.1        | 3.7          |
| 01:15:00      | 32-49-58.4      | 129-38-38.1     | 238.7        | 2.8          |

※ 船位は、A船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、A船の船首から9.5m、船尾から9.5m、左舷から1.3m、右舷から4.6mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船の船体



(A社提供)