

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年5月22日 21時30分ごろ
発生場所	熊本県天草市御所浦島嵐口埼北方沖 御所浦港嵐口4号防波堤灯台から真方位075° 1,100m付近 （概位 北緯32° 21.1′ 東経130° 22.3′）
事故の概要	漁船第28盛漁丸は、西進中、また、漁船昌漁丸は、南東進中、 両船が衝突した。 第28盛漁丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、 また、昌漁丸は、船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月24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28盛漁丸、4.4トン KM3-29797（漁船登録番号）、個人所有 11.16m (Lr) × 2.62m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、250.1kW、平成元年11月6日 第293-38482号（船舶検査済票の番号） B 漁船 昌漁丸、4.0トン KM3-52944（漁船登録番号）、個人所有 11.09m (Lr) × 2.66m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、302kW（動力漁船登録票による）、平成 14年5月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 86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50年4月18日 免許証交付日 令和元年6月26日 （令和7年4月11日まで有効） B 船長B 81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50年4月18日 免許証交付日 令和元年6月26日 （令和7年4月25日まで有効）

死傷者等	A 軽傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 右舷中央部外板に破口、船室囲壁右舷船首角部に亀裂、左舷中央部ブルワーク上部に破損等 B 船首部外板及び船底部外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和5年5月22日17時15分ごろ御所浦島北岸の御所浦漁港（嵐口地区）（以下「嵐口漁港」という。）の係留地を出航し、嵐口漁港南東方沖の漁場で流し網漁を行った後、20時30分ごろ帰途についた。</p> <p>船長Aは、航海灯を点灯し、船体中央部船尾寄りに位置する操縦区画に備えられた椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、GPSプロッターで船位を確認するとともに、目視で見張りをを行いながら約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進した。</p> <p>船長Aは、周囲に他船の灯火を認めず、航行を続けていたところ、嵐口漁港北東方沖の消波堤及び養殖施設にそれぞれ設置された標識灯を左舷船首方に認め、その後、ふだん帰航時に針路目標としていた養殖施設の標識灯に向けて左舵を取り、西進を開始した。</p> <p>船長Aは、針路目標である船首方の養殖施設の標識灯を見ながら嵐口埼北方沖を西進中、右舷船首方至近に南東進するB船の左舷灯及び右舷灯を認め、急いで主機を後進運転としたが、21時30分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突時、右肩が操縦区画の右舷側に備えられた手すりに当たった。</p> <p>船長Aは、主機を中立運転として操縦区画を出たところ、A船の左舷中央部にB船の船尾部が乗っていること、及びA船の右舷中央部外板に生じた破口箇所から船内に浸水していることが分かり、A船からB船に上がって移乗した後、自身の携帯電話をA船に置いていたので、船長Bの携帯電話を借りて家族に本事故の発生を伝えた。</p> <p>A船は、船長Bの要請を受けて来援した漁船により、B船と引き離され、無人の状態でも嵐口漁港に向けてえい航が開始されたが、破口箇所からの浸水が進行し、嵐口漁港沖で半沈没状態となったので、えい航ロープが切断され、その後、沈没した。</p> <p>船長Aは、来援した別の漁船に移乗し、嵐口漁港に向かった。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、18時20分ごろ御所浦島東岸の烏帽子漁港の係留地を出航し、同漁港南方沖の漁場で流し網漁を行い、嵐口漁港北方沖の熊本県上天草市^{おおどろ}大道漁港に移動して水揚げを行った後、21時15分ごろ帰途についた。</p>

	<p>船長Bは、航海灯を点灯し、船体中央部船尾寄りに位置する操舵室に備えられた椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、GPSプロッターで船位を確認するとともに、目視で見張りを行ったり、1.5海里レンジとしたレーダーを確認したりしながら、変針を予定していた嵐口埼北方沖に向けて約12knの速力で南東進した。</p> <p>甲板員Bは、後部甲板で船尾方を向いて立ち、作業等を行うことなく待機していた。</p> <p>船長Bは、周囲に他船の灯火を認めず、航行を続けていたところ、21時27分ごろA船の灯火を左舷船首方に認めたが、このとき、左舷灯のみ確認でき、また、同灯火が遠くに見えたので、A船と衝突するおそれはないと判断し、以降、A船の灯火やレーダー映像を確認することなく、操船に当たった。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターを見て嵐口埼への接近状況を確認したり、目視で進行方向の見張りを行ったりしながら嵐口埼北方沖を南東進中、突然、衝撃を感じ、急いで主機を中立運転とした。</p> <p>B船は、衝突時、船首部がA船の前部甲板を乗り切り、船尾部がA船の左舷中央部に乗った状態となった。</p> <p>船長Bは、操舵室から出たところ、B船の船尾部がA船に乗っているのを認め、B船がA船と衝突したことが分かり、B船に移乗した船長Aに怪我の有無を尋ねたり、両船の損傷状況の確認を行ったりした後、携帯電話で知人の漁師に支援を依頼した。</p> <p>船長Bは、来援した僚船によりB船がA船から引き離された後、B船の主機を前進運転としたが、プロペラ翼にA船の前部甲板に積まれていた漁網等を巻き込んでおり、船体に振動が発生したので、自力での航行を断念した。</p> <p>B船は、僚船にえい航されて嵐口漁港に向かった。</p> <p>船長Bは、翌朝、118番通報を行った。</p> <p>船長Aは、右肩に痛みがあり、後日、診療所を受診し、右肩打撲傷と診断された。</p> <p>A船は、後日、クレーン付台船により引き揚げられ、造船所まで運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況(造船所の上架用傾斜路に置かれた状態)、写真2 A船中央部の損傷状況、写真3 B船(上架された状態) 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>船長Aは、北西進中、針路目標である養殖施設の標識灯を左舷船首方に認めるまで、周囲に他船の灯火を認めていなかったため、同標識灯を認めてからは、周囲に他船はいないと思い、同標識灯を見ながら航行していた。</p> <p>A船が沈没した場所の海上には、油の流出が認められたが、オイル</p>

	<p>フェンスの展張及び航走攪拌^{かくはん}が実施され、流出油による漁業被害はなかった。</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、嵐口埼北方沖において西進中、船長Aが、周囲に他船はいないと思い込み、針路目標である船首方の養殖施設の標識灯を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、主機を後進運転としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、北西進中に針路目標である養殖施設の標識灯を左舷船首方に認めるまで、周囲に他船の灯火を認めていなかったことから、同標識灯を認めてからは、周囲に他船はいないと思い込み、同標識灯を見ながら航行しており、左舵を取って西進を開始した後も同様に船首方の同標識灯を見ながら航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、嵐口埼北方沖において南東進中、船長Bが、北西進するA船の灯火を左舷船首方に認めていたものの、初認時の同灯火の状況からA船と衝突するおそれはないと判断し、GPSプロッターを見たり、目視で進行方向のみの見張りを行ったりしながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、西進を開始して左舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、北西進するA船の灯火を初認した際、左舷灯のみ確認でき、また、同灯火が遠くに見えたことから、A船と衝突するおそれはないと判断し、以降、A船の灯火やレーダー映像を確認することなく、GPSプロッターを見て嵐口埼への接近状況を確認したり、目視で進行方向のみの見張りを行ったりしながら航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、嵐口埼北方沖において、A船が西進中、B船が南東進中、船長Aが、周囲に他船はいないと思い込み、針路目標である船首方の養殖施設の標識灯を見ながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船の灯火を左舷船首方に認めていたものの、初認時の同灯火の状況からA船と衝突するおそれはないと判断し、GPSプロッターを見たり、目視で進行方向のみの見張りを行ったりしながら同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、他船はいないとの思い込みを持つことなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。

	<ul style="list-style-type: none">・ 船長は、夜間航行中、他船の灯火を認めた場合、尚早に衝突のおそれの有無を判断することなく、灯火の視認状況やレーダーを継続的に確認した上で同有無を判断すること。・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

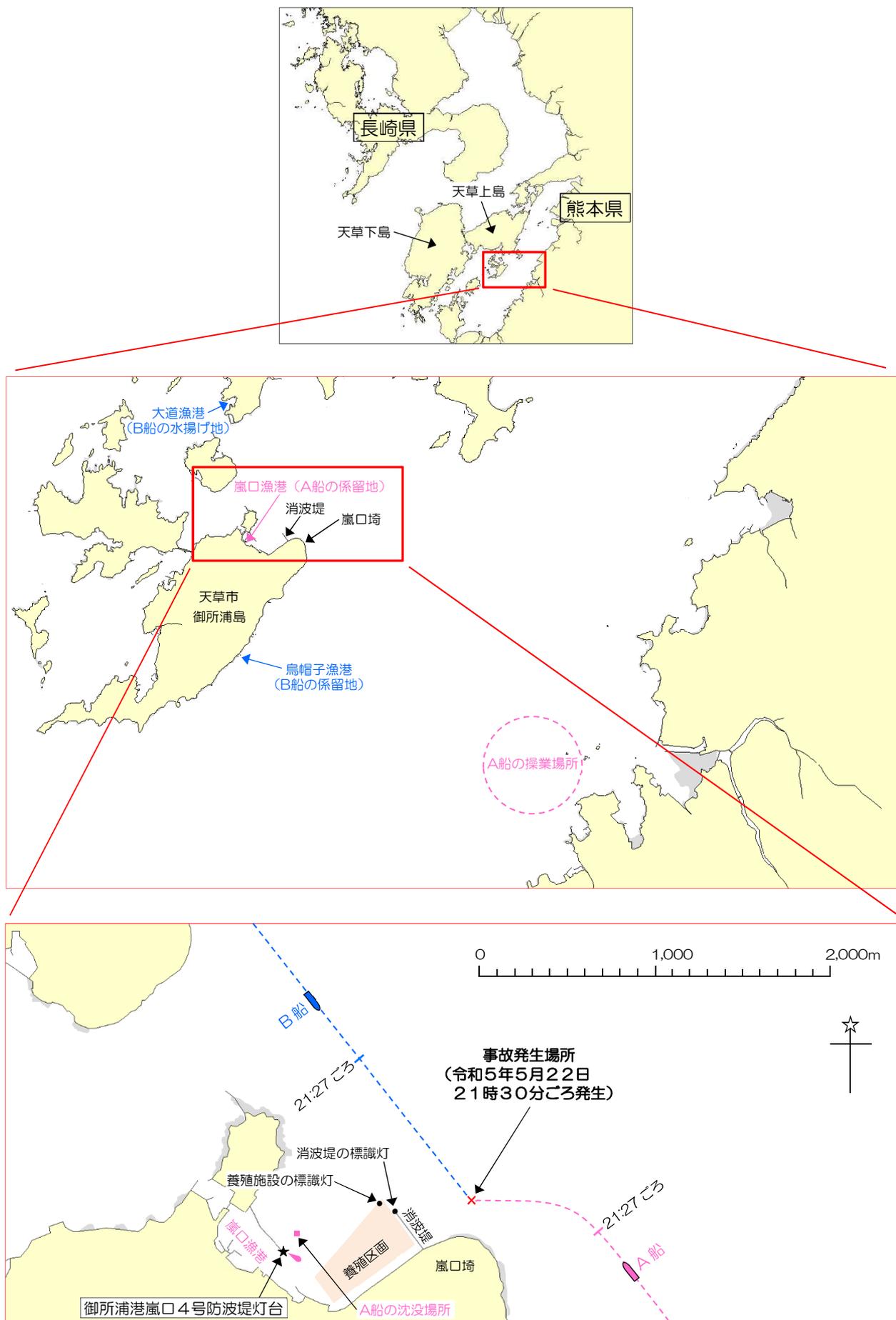


写真1 A船の損傷状況（造船所の上架用傾斜路に置かれた状態）

船室囲壁右舷船首角部の亀裂箇所 右舷中央部外板の破口箇所 前部甲板



写真2 A船中央部の損傷状況

左舷中央部ブルワーク上部の破損箇所 右舷中央部外板の破口箇所 船室囲壁右舷船首角部の亀裂箇所



写真3 B船（上架された状態）

