

# 船舶事故調査報告書

令和5年3月1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5月25日 12時52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173° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯32° 46.7′ 東経129° 44.0′）
事故の概要	漁船第八福寿丸は、北東進中、また、プレジャーボートTOWA IIは、船首を北西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 第八福寿丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、TOWA IIは、左舷船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月31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 第八福寿丸、4.8トン NS3-502831（漁船登録番号）、個人所有 11.96m（Lr）×2.80m×0.91m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和60年12月18日 B プレジャーボート TOWA II、5トン未満 292-31658長崎、株式会社東和電機 6.34m（Lr）×2.35m×1.01m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成元年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 56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 令和2年8月3日 （令和8年2月7日まで有効） B 船長B 77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5月25日 免許証交付日 令和3年8月23日 （令和8年9月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷

	B 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2～3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、ひき縄漁の目的で、令和4年5月25日04時00分ごろ三重式見港南西方沖の漁場に向けて同港の係留地を出航した。(写真1参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、05時00分ごろ漁場に到着し、操業を繰り返したものの、漁獲量が少なく、早めに操業を切り上げ、12時10分ごろ帰途についたが、早い時間帯での帰航となったので、ふだんの帰航時よりも遅い約7ノット対地速力で航行した。</p> <p>船長Aは、漁場を発進後、GPSプロッターを確認しながら自動操舵装置の針路設定ダイヤルを回し、同プロッターの船首輝線がふだん針路目標としている三重式見港の沖防波堤の切り通し（以下「本件切り通し」という。）に向くように針路を設定して北東進した。</p> <p>船長Aは、三重式見港沖に他船をほとんど認めなかったため、見張りを時折行えば、後部甲板で作業を行っても支障はないと思い、後部甲板で翌日の操業で使用する擬餌針に針金で餌を巻き付ける作業（以下「漁具の準備作業」という。）を行うこととした。</p> <p>船長Aは、操舵室後面の引き戸を開けた状態で、後部甲板に置いた椅子に左舷方を向いた姿勢で腰を掛け、漁具の準備作業を行いながら、時折、漁具の準備作業を中断して操舵室に入り、目視で見張りを行ったり、1.5kmレンジでヘッドアップ表示としたレーダーを確認したりした。</p> <p>船長Aは、北西風が強まる中、船首が本件切り通しの東側に向いていることを認め、北西風によって船体が圧流されていることが分かったが、自動操舵としており、航行コースが大きく逸れることはなく、また、三重式見港に近づいてから針路を修正すれば良いと思い、GPSプロッターで圧流状況を確認せずに漁具の準備作業を続けた。</p>

船長Aは、その後、餌を巻き付けていない擬餌針が少なくなり、漁具の準備作業を早く済ませてしまおうと、12時42分ごろから後部甲板の椅子に腰を掛けたまま操舵室のレーダーを時折見ながら航行中、12時52分ごろ船体に衝撃を感じ、立ち上がって船首方を見たところ、B船と衝突したことが分かり、主機を中立運転とした。  
(写真2、写真3 参照)



写真2 船長Aの作業位置及び姿勢



写真3 船長Aの作業位置からレーダーを見た状況

船長Aは、B船の船上に人影がなく、周囲を探したところ、B船から離れた海上に落水した船長Bを認め、救命浮環を用意してA船で救助に向かった。

船長Aは、船長Bが、B船に泳ぎ着き、B船の船上に復帰するのを認めたので、A船をB船に横着けして船長Bに怪我がないこと及び両船の損傷状況を確認し、携帯電話で118番通報を行った後、A船で長崎市長崎港第6区のB船の係留地に向かった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、08時00分ごろ係留地を出航し、三重式見港南東沖の釣り場で釣りを行った後、10時30分ごろ同港南西方沖に移動し、船外機を停止した。(写真4参照)



写真4 B船

船長Bは、ステンレス製アンカーを船首部から海中に投入後、錨索を約50m繰り出して同部のクリートに係止し、北西風によってB船が北西方に向首した状態で、右舷船尾部の物入れの蓋の上に腰を掛け、右舷方に竿を出して釣りを始めた。

船長Bは、目視で周囲の見張りを行いながら釣りを行っていたところ、左舷方からB船に向かって航行してくるA船を認めたが、いずれA船の操船者がB船に気づき、転舵してB船を避けるだろうと思った。

船長Bは、A船との距離が約200mとなり、A船の動静を見守ることとしたが、なおもA船がB船に向かって航行を続け、A船との距離が約100mとなったとき、B船の存在を知らせようと立ち上がって大声を上げたものの、A船が転舵する様子がないまま間近に接近してくるのを認めた。

船長Bは、A船との衝突は避けられないと考え、海に飛び込むこととし、A船の船首部とB船の左舷船首部が衝突する直前、左舷船尾部から左舷方の海に飛び込んだ。

船長Bは、救命胴衣を着用しており、海上に浮揚した後、B船に泳ぎ着き、B船の船外機のチルトアップボタンを押し、船外機の下部が持ち上がる動きを利用してB船の船上に復帰した。

船長Bは、船長Aが海上保安庁に通報を行った後、B船で係留地に向かった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

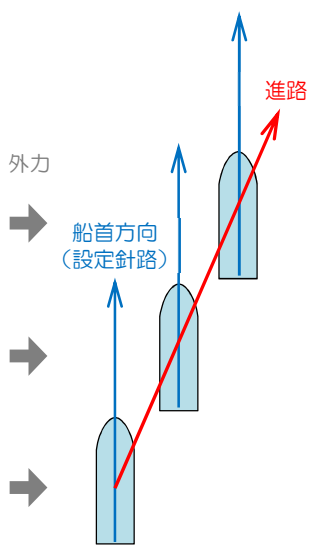


図1 斜行 (イメージ)

船長Aは、本事故当時、自動操舵装置を、針路設定ダイヤルで設定した針路を船首方位として保持するモード（以下「船首方位保持モード」という。）で使用していた。

船首方位保持モードでは、風や潮流等の外力の影響を受ける状況下、設定針路と船首方位とのずれが一定値を超えると、船首方位が設定針路に追従するように舵が取られるが、設定針路と船体の移動方向とに生じたずれは修正されず、外力の影響を受ける状況下では、船首方向と進路（船体の移動方向）とが一致しない状態で斜行を続ける場合がある。（図1参照）

船長Aは、ふだん船首方位保持モードで航行中、GPSプロッター上で船首輝線と進路とが一致していないことがあったので、船首方位保持モード使用時、外力の影響を受けて船体が斜行する場合は認識していた。

船長Aは、ふだん、休日であれば三重式見港沖に多数の釣り船を認めていたが、本事故当日は平日で同港沖に他船をほとんど認めていなかった。

船長Aは、本事故当時、途中まで目視で見張りを行っていたが、三重式見港沖に他船をほとんど認めなかったため、正船首方向の見張り

	<p>を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、1.5kmレンジとしたレーダーのレンジ内にB船が入ってからレーダーを見ていたが、後部甲板からレーダーを見ていたので、B船のレーダー映像を認識できなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん釣り場で錨泊中、B船に向かって航行する他船を認めた際、近くまで航行して来る他船はいたものの、毎回他船が転舵してB船を避けていたので、本事故当時もA船が転舵してB船を避けると思っていた。</p> <p>B船は、船首部に揚錨用の電動ウインチが備えられており、汽笛及びレーダーの装備はなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣に付けられていた笛を操舵スタンドに置いていたが、A船にB船の存在を知らせようとした際、笛を吹鳴するよりも大声を上げた方が大きな音が出せると思い、笛を使用しなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>(1) 事故発生に関する分析</p> <p>A船は、三重式見港南西方沖を自動操舵で同港に向けて北東進中、北西風に圧流されて大きく斜行し、B船に向かって接近していた中、船長Aが、後部甲板で漁具の準備作業を行いながら航行を続けたことから、進路上で錨泊するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、北西風が吹き、自動操舵装置の船首方位保持モードを使用する中、ふだんよりも遅い速力で北東進しており、船体が風に圧流されやすい状況であったことから、B船に向かって大きく斜行していたものと推定される。</p> <p>船長Aは、三重式見港沖に他船をほとんど認めなかったことから、見張りを時折行えば、後部甲板で作業を行っても支障はないと思い、後部甲板で漁具の準備作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視で時折見張りを行っていたものの、三重式見港沖に他船をほとんど認めず、また、A船が大きく斜行し、船首が同港の方向に向いた状態で、船体がB船に向かって接近していたことに気付いておらず、正船首方向のみの見張りを行っていたことから、進路上で錨泊するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が北西風に圧流されていたことを認識していたものの、自動操舵としており、航行コースが大きく逸れることは</p>

	<p>なく、また、三重式見港に近づいてから針路を修正すれば良いと思っていたことから、GPSプロッターで圧流状況を確認せず、A船がB船に向かって大きく斜行して接近していたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三重式見港南西方沖において船首を北西方に向けて錨泊中、船長Bが、左舷方からB船に向かって航行するA船を認めた際、ふだん錨泊中のB船を航行中の他船が避けていたので、いずれA船もB船を避けると思込み、錨泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2) その他安全に関する分析</p> <p>船長Aは、風や潮流等の外力の影響を受ける状況下、自動操舵装置の船首方位保持モードを使用して航行する際、船体が斜行する可能性があることから、本事故当時、斜行に留意し、GPSプロッターを使用して圧流状況を随時確認した上、船体の移動方向の見張りを行う必要があったもの認められる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、三重式見港南西方沖において、A船が北西風に圧流されて斜行しながら北東進中、B船が船首を北西方に向けて錨泊中、船長Aが、後部甲板で漁具の準備作業を行いながら航行を続け、また、船長Bが、いずれA船がB船を避けると思込み、錨泊を続けたため、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>船長Bは、本事故後、B船に携帯式エアホーンを備えた。</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>・ 漁船に1人で乗り組む船長は、他船が少ない海域において自動操舵で航行する場合であっても、操舵室外で漁具の準備作業等を行わずに、操舵室で常時周囲の適切な見張りを行いながら操船を行うこと。</li> <li>・ 船長は、風や潮流等がある状況下、自動操舵装置の船首方位保持モードを使用して航行する際、船体が斜行する可能性があることに留意し、正船首方向のみの見張りを行わずに、GPSプロッターを使用したり、周囲の状況を注意深く観察したりして圧流状況を随時確認した上、船体の移動方向の見張りも行うこと。</li> <li>・ 錨泊中の小型船舶の船長は、自船に向けて航行する他船を認めた場合、予断を持たず、前広に携帯式エアホーンなどの大きな音を出せる器具を使用して注意喚起を行い、また、必要に応じ、余裕のある時機に揚錨して船体を移動させるなどの措置を採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

