

船舶事故調査報告書

令和5年3月8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10月16日 13時03分ごろ
発生場所	長崎県南島原市瀬詰埼西方沖 瀬詰埼灯台から真方位281°4.4海里（M）付近 （概位 北緯32°36.3′ 東経130°04.9′）
事故の概要	漁船第三静山丸は、南西進中、また、漁船海誠は、操業を行いながら低速力で東進中、両船が衝突した。 第三静山丸は、左舷船首部外板に亀裂等を生じ、また、海誠は、船首部両舷ブルワークに破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月21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 第三静山丸、5.8トン NS2-10641（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.73m×0.91m、FRP ディーゼル機関、355.00kW、平成2年12月6日 第292-34050号（船舶検査済票の番号） B 漁船 海誠、4.16トン NS3-65869（漁船登録番号）、個人所有 9.73m（Lr）×2.24m×0.77m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和53年11月30日 第292-37891号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 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61年8月28日 免許証交付日 平成30年10月9日 （令和5年12月7日まで有効） B 船長B 62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16年10月14日 免許証交付日 令和元年5月22日 （令和6年10月14日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 船首部両舷ブルワークに破口等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、たちうお漁の目的で、令和4年10月16日04時30分ごろ長崎県長崎市網場漁港の係留場所を出航し、瀬詰埼北西方沖の漁場に向かい、同漁場で操業を行った後、漁場を移動することとした。</p> <p>A船は、魚群探知機、GPSプロッター及び1Mレンジに設定したレーダーをそれぞれ作動させ、船長Aが、レーダーと目視で周囲を確認し、前路に航行の支障となる船舶を認めなかったため、操縦席に腰を掛け、12時58分ごろ次の漁場に向けて南西進を開始した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機で魚群探索を行いながら、約17～18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により南西進中、13時03分ごろ衝撃を感じ、A船が停止したので、茫然としていたところ、船長Bに声を掛けられて我に返り、周囲を見て、A船がB船に乗り上がっていることを知った。</p> <p>船長Aは、船長Bから事故全体の写真を撮るよう依頼され、スマートフォンを操作しようとしたが上手くいかなかった。</p> <p>船長Bは、自らA船に移乗して写真を撮ることにした。</p> <p>船長Aは、船長BをA船に移乗させた後、B船が船首部から浸水し始めたのを認め、漁業用無線で僚船に救助を求めるとともに自身が所属する漁業協同組合に本事故発生連絡を行った。</p> <p>A船は、B船が沈没して航行可能な状態となり、船長Bを乗せて自力で航行して網場漁港に向かった。</p> <p>船長Aは、17日海上保安庁に本事故発生通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たちうお漁の目的で、16日05時00分ごろ長崎市戸石漁港の係留場所を出航し、瀬詰埼西方沖の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、06時00分ごろ漁場に到着し、スパンカーを掲げ、操業を繰り返し行っていた。</p> <p>船長Bは、12時50分ごろ左舷船尾部に設置してある椅子に右舷方を向いて腰を掛け、船尾部から漁具の投入を行いながら約0.3knの速力で自動操舵により東進中、衝撃音が聞こえたので、B船の前部甲板を見たところ、同甲板に乗り上げて停止しているA船を認めた。</p> <p>船長Bは、立ち上がってA船を覗き込み、A船に向かって3～4回声を掛けると、船長Aが操縦室から出て来て、無事であることを確認した。</p> <p>B船は、船長BがA船に移乗した後、沈没した。</p>

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> <p>船長Aは、漁場を発進する際、1Mレンジに設定したレーダーで周囲を確認したが、A船から約1.5M離れていたB船の映像が表示されず、また、目視により周囲を確認したものの、A船の進行方向に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、魚群探索に意識を向けながら航行し、衝突するまでB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、令和2年3月に勤務先を定年退職し、同年4月から漁業兼遊漁船業を始め、春ごろから12月ごろまでの間、たちうお漁を行っており、令和4年に瀬詰埼西方沖の漁場で操業を行うのは3回目であった。</p> <p>船長Bは、漁業を始めて間がなかったため、操業に慣れておらず、他の漁師に比べて漁具の投入などに時間を要していた。</p> <p>船長Bは、ふだんからたちうお漁の漁具の投入に約10分要しており、約2分毎に漁具の投入を止めて立ち上がり、身体を左右に捻って周囲の確認を行っており、本事故時も同様に周囲を目視で確認していた。</p> <p>船長Bは、衝突の約2分前、漁具の投入を止め、立ち上がって周囲を見渡していたが、A船を見た記憶がなく、A船の記憶がないのは、A船の船首がB船に向いておらず、A船との衝突の危険を感じなかったからではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、視界が良かったため、レーダーを作動させていなかったが、レーダーを作動させていれば左舷船尾部から操舵室内のレーダー画面を見ることができると、B船に向かって接近して来る態勢のA船の映像を確認できたのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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>A船は、瀬詰埼西方沖を南西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、魚群探知機を使用して魚群探索に意識を向けて航行を続けたことから、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、南西進を開始する際、1Mレンジに設定したレーダーで周囲を確認したが、A船から約1.5M離れていたB船の映像が表示されず、また、目視により周囲を確認したものの、A船の進行方向に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、瀬詰埼西方沖で操業を行いながら低速力で東進中、船長Bが、左舷船尾部に設置してある椅子に右舷方を向いて腰を掛け、船尾</p>

	<p>部から漁具の投入を行いながら航行を続けたことから、自身の左後方付近からB船に向かって接近してくる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、操業に慣れておらず、時々椅子から立ち上がって周囲を見渡しながら操業を行っていたが、自身の左後方付近からB船に向かって接近してくるA船を認識できなかったことから、船尾部から漁具の投入を行いながら航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、衝突の約2分前、目視のみで周囲を確認した際、B船とA船との距離が約1,100mであったものの、A船との衝突の危険を感じなかったことから、A船がB船に向かって接近してくる態勢であることを認識できなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、瀬詰埼西方沖において、A船が南西進中、B船が操業を行いながら低速力で東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、魚群探索に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、左舷船尾部に設置してある椅子に右舷方を向いて腰を掛け、漁具の投入を行いながら航行を続けたため、互いに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>
<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"> ・漁船の船長は、航行中、魚群探索に意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・漁船の船長は、操業中であってもレーダーを作動させ、目視のみに頼らず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

