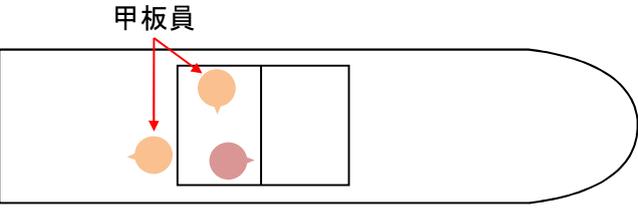


船舶事故調査報告書

令和5年6月21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12月20日 07時20分ごろ
発生場所	長崎県松浦市初埼北西方沖 初埼灯台から真方位328° 200m付近 （概位 北緯33° 25.0′ 東経129° 47.7′）
事故の概要	漁船福生丸は、東進中、また、ミニボート（船名なし）は、船首を西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 福生丸は、左舷船首部船底付近の外板に擦過傷を生じ、また、ミニボート（船名なし）は、左舷船首部から左舷船尾部にかけての外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年12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 福生丸、6.4トン NS2-10240（漁船登録番号）、長崎県漁業協同組合連 合会 11.98m (Lr) × 3.11m × 1.02m、FRP ディーゼル機関、302.00kW、昭和61年5月31日 第292-27474号（船舶検査済票の番号） B ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約2.20m×約1.10m×約0.45m、FRP ガソリン機関（船外機）、1.47kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年7月23日 免許証交付日 令和元年5月27日 （令和6年12月8日まで有効） B 操縦者B 43歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部船底付近の外板に擦過傷

<p>気象・海象</p>	<p>B 左舷船首部から左舷船尾部にかけての外板に亀裂及び擦過傷</p> <p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時 日出時刻：07時20分ごろ 常用薄明開始時刻：06時52分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、船びき網漁の目的で、令和4年12月20日06時40分ごろ航海灯を点灯して松浦市鍋串漁港を出航し、初埼南方沖の漁場で魚群探索を行ったが、魚群を発見できず、初埼東方沖の漁場に向けて発進した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、初埼沖で右転して東進するつもりで、初埼西方沖に向けて約16ノットの対地速力で北進した。</p> <p>A船の甲板員は、1人が操舵室左舷側に置かれた物入れの上に腰を掛けて携帯電話の操作を行い、また、別の1人が操舵室後方の後部甲板の段差部分に腰を掛けて漁具の整備作業を行っていた。</p> <p>(写真1、図1 参照)</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図1 A船乗組員の乗船位置</p> </div> </div>	
	<p>船長Aは、07時14分ごろ左舷船首方に他船（以下「C船」という。）の白灯2個を認め、上下に並んだ同灯火の様子からC船がA船と同じく北進していると判断し、C船の動静を目視で確認していたところ、C船が初埼に向けて航行していること、及びC船との距離が狭まってきていることが分かった。</p> <p>船長Aは、引き続きC船の動静を目視で確認していたところ、右舷船首方の初埼北西方沖にC船の船体を認めるようになり、その後右転することとし、C船を見ながら、C船と初埼との間の海域（以下「本件海域」という。）に向けて右舵を取って東進し、C船を左舷方に見て通過した。</p> <p>後部甲板にいたA船の甲板員は、07時20分ごろ船体に何か当たったような音を聞き、ふと船尾方の海上を見たところ、B船及びB</p>

船の近くに落水者を認めてA船がB船に衝突したと考え、衝突に気付かずに操船を続けていた船長Aにその旨を報告した。

船長Aは、甲板員からの報告を受け、開放していた操舵室後面の出入口から船尾方を見てB船を認めたので、UターンしてB船のもとに戻り、A船をB船に接舷させた。

A船の甲板員2人は、海に飛び込んでB船の船首部に^{つか}掴まっていた操縦者Bを、A船に引き上げようとしたが、A船は船縁が高く、引き上げることができなかったので、B船に引き上げて救助した。

A船は、船長Aが操縦者Bにけががないことを確認して海上保安庁に本事故の発生を通報後、B船を横抱きにして本事故発生場所付近でしばらく待機し、来援した巡視艇にB船が揚収されてから、鍋串漁港に向かった。

B船は、救命胴衣を着用した操縦者Bが1人で乗船し、釣りの目的で、07時05分ごろ初埼付近の砂浜から出航し、初埼西方沖に到着後、07時10分ごろ、船首を西方に向けた状態で船外機を停止し、漂泊して釣りを開始した。

操縦者Bは、南風によりB船が北方に流される中、頭部に装着したヘッドライトを点灯して船体中央部に置いた椅子に腰を掛け、左舷方を向いて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、右舷船首方に初埼に向けて南東進してくるC船を認めた。

(写真2、図2 参照)



写真2 B船



図2 操縦者Bの乗船位置

操縦者Bは、B船の存在を知らせようと、ヘッドライトをC船に向けて様子を見ていたところ、C船が、減速後、B船の北西側の海域で漂泊し、C船の乗船者が釣りを開始するのを認めたので、左舷方を向いて釣りを再開した。

操縦者Bは、続いて07時18分ごろ初埼西方沖に向けて北進してくるA船を認め、A船の針路がC船の西側に向く状況であったが、A船が初埼に沿って右転し、その際、針路を本件海域に向ける可能性もあると考え、ヘッドライトをA船に向けながら釣りを続けた。

操縦者Bは、A船の操船者がB船に気付き、A船が本件海域に向け

	<p>て右転することはないと思っていたところ、両船の距離が約200～300mとなったとき、A船が本件海域に向けて右転してB船に向首するようになったので、立ち上がって手を大きく振ったが、A船が減速することなくB船に向かって航行してくるのを認めた。</p> <p>操縦者Bは、B船を移動させようと考えたが、船外機は、出航後、短距離の移動に使用したのみで、冷えていてすぐに始動できない可能性が高く、船上で船外機の始動を試みる間に両船が衝突した場合、命にかかると判断し、B船の移動を諦めた。</p> <p>操縦者Bは、A船の動きを最後まで見て海に飛び込むこととし、B船の左舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突する直前、右舷方の海に飛び込んだ。</p> <p>操縦者Bは、UターンしてきたA船の甲板員2人にB船に引き上げられ、船長Aに海上保安庁に通報するよう求め、巡視艇の来援後、A船に乗船して鍋串漁港に向かった。</p> <p>B船は、巡視艇に揚収された後、伊万里港の岸壁に運ばれた。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、初埼周辺では年間を通してミニボートや小型船舶が漂流して釣りを行っていることを知っており、ふだんは初埼周辺ではミニボート等の存在に注意を払って航行していた。</p> <p>船長Aは、初埼西方沖に向けて北進中、C船が初埼に向けて航行し、C船との距離が狭まる状況であることが分かり、その後はC船の動静が気になり、C船に意識を向けた状態となっていたので、操縦者Bのヘッドライトに気付かず、また、右転時に転舵する方向や右転後に前路の確認をせず、B船に気付かなかったと本事後に思った。</p> <p>操縦者Bは、B船に乗船して初埼周辺で釣りを行った経験が約10回あり、初埼周辺で釣りをを行う際は、毎回、日出時刻ごろ周囲が明るくなってから出航し、また、出航後しばらくはヘッドライトを点灯していた。(写真3参照)</p> <div data-bbox="767 1532 1209 1816" data-label="Image"> </div> <p>写真3 操縦者Bが使用していたヘッドライト</p> <p>操縦者Bは、初埼周辺は漁船や遊漁船がよく航行する海域であるとの認識を持っており、また、ミニボートであるB船は他船の引き波の影響を受けやすいので、初埼周辺で釣りをを行う際は、周囲の他船に注</p>

	<p>意を払っており、B船に向かって航行してくる他船にヘッドライトを向けたり、他船の引き波を受けて船体が大きく揺れそうな場合はB船を移動させたりしていた。</p> <p>B船は、航海灯の装備はなく、本事故当時、先端部に黄色の旗を取り付けた釣り竿を船尾部に立てていた。また、B船の船外機は、スターターロープを引いて始動するようになっていた。</p> <p>操縦者Bは、有効な音響による信号（以下単に「音響信号」という。）を行う手段としてB船に笛を備えており、本事故当時、A船に向かって手を振った後、笛を吹鳴しようと考えたが、A船は速い速力で航行しており、主機の運転音や船体が波を切る音で笛の音はA船の操船者には聞こえないと思い、笛を吹鳴しなかった。</p> <p>海上保安庁のウォーターセーフティガイド*1)には、ミニボートの航行時の注意事項として次の記載がある。</p> <p>ミニボートは、夜間（日没から日出までの間）に航行する場合、白色の全周灯一個を点灯するように「海上衝突予防法」で定められています。しかし、夜間は他船から見えづらいほか、目線の低いミニボートからも周囲の状況を確認しづらいために衝突の危険性の高まることや、自船の位置が分からなくなって戻れなくなることがあるので、夜間は航行しないようにしましょう。</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>(1) 事故発生に関する分析</p> <p>A船は、初埼北西方沖において、初埼東方沖の漁場に向けて航行中、船長Aが、北方のC船に意識を向けた状態で、本件海域に向けて右転し、東進を続けたことから、本件海域で漂泊していたB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんは初埼周辺ではミニボート等の存在に注意を払って航行していたが、本事故当時、右転を予定していた初埼沖に向けて北進していた際、C船が初埼に向けて航行し、C船との距離が狭まる状況であることが分かったことから、その後はC船の動静が気になり、C船に意識を向けた状態で航行を続けていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船に意識を向けた状態で航行を続けていたことから、操縦者Bのヘッドライトに気付かず、また、右転時に転舵する方向の確認や右転後に前路の確認を行っていなかったものと考えられる。</p>

*1 海上保安庁のウォーターセーフティガイド <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/index.html>

	<p>B船は、初埼北西方沖において、本件海域で船首を西方に向けて漂流中、操縦者Bが、初埼西方沖に向けて北進するA船を認めた際、A船が本件海域に向けて右転することはないと思い、船外機を停止した状態で漂流を続けたことから、A船が本件海域に向けて右転後、B船を移動させることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、初埼西方沖に向けて北進するA船を認めた際、A船が本件海域に向けて右転する可能性があると考えたものの、ヘッドライトをA船に向けていたことから、A船の操船者がB船に気づき、A船が本件海域に向けて右転することはないと思っていたものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、A船が右転してB船に向かって航行を開始した後、B船を移動させようと考えたが、船外機は、出航後、短距離の移動に使用したのみで、冷えていてすぐに始動できない可能性が高いと判断したことから、B船の移動を諦め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>操縦者Bは、B船に航海灯を備えておらず、本事故当時、周囲が明るくなっていたものの、日出時刻前に、B船で出航し、釣りを行っていたものと考えられる。</p> <p>操縦者Bは、音響信号を行う手段としてB船に笛を備えていたが、本事故当時、A船は、速い速力で航行しており、主機の運転音や船体が波を切る音で笛の音はA船の操船者には聞こえないと思ったことから、笛を吹鳴しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出時刻ごろ、初埼北西方沖において、A船が航行中、B船が本件海域で船首を西方に向けて漂流中、船長Aが、北方のC船に意識を向けた状態で、本件海域に向けて右転し、東進を続け、また、船長Bが、A船が本件海域に向けて右転することはないと思い、船外機を停止した状態で漂流を続けたため、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、特定の船舶のみに意識を向けず、転舵する方向や前路など全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・ ミニボートの操縦者は、船外機を停止して漂流中、地形や周囲の他船の存在により、航行中の他船が漂流海域に向けて転舵する可能性があると考えられる場合、船外機を始動しておき、他船が転舵して自船に向首した際、すぐに船体を移動させることができるようにしておくこと。 ・ ミニボートの操縦者は、ミニボートに航海灯の装備がない場合、

	<p>夜間（日没後～日出前）航行を行わないこと。なお、ミニボートは、他船から見えづらいこと等を踏まえ、夜間航行を行わないことが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none">・ミニボートの操縦者は、携帯式の簡易エアホーン等の大きな音が出せる音響信号器具を備えておくことが望ましい。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

