

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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11月5日 06時40分ごろ
発生場所	鹿児島県長島町蔵之元漁港西方沖 と 戸島灯台から真方位114° 1,600m付近 （概位 北緯32° 11.5′ 東経130° 05.8′）
事故の概要	漁船正漁丸は、東南東進中、また、漁船第一勇生丸は、漂泊中、両船が衝突した。 正漁丸は、船底外板に擦過傷等を生じ、また、第一勇生丸は、右舷及び左舷中央部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月30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 正漁丸、3.6トン KG3-32727（漁船登録番号）、個人所有 10.26m (Lr) × 2.55m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、255kW（動力漁船登録票による）、 平成4年11月20日 B 漁船 第一勇生丸、2.83トン KG3-27028（漁船登録番号）、個人所有 7.47m (Lr) × 2.19m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和57年4月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 33歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年4月17日 免許証交付日 令和3年10月11日 （令和9年4月16日まで有効） B 船長B 64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1月17日 免許証交付日 令和5年11月6日 （令和8年1月16日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損 B 右舷及び左舷中央部外板に破口等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 日出時刻：06時39分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、令和5年11月5日04時00分ごろ蔵之元漁港の係留地を出航し、熊本県天草市戸島西方沖で漁を行った後、06時30分ごろ帰途に就き、同漁港の港口に向け、約16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東南東進した。</p> <p>船長Aは、蔵之元漁港西方沖において、操舵室内の操縦席に腰を掛け、GPSプロッター及び0.25海里レンジとしたレーダーを作動させて手動操舵により操船に当たっていたところ、周囲に他船を認めず、周囲に他船がない安心感と操業による疲れから眠気を感じた。 （写真1参照）</p> <div data-bbox="619 920 1342 1335" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船の外観</p> <p>船長Aは、ふだん、眠気を感じた際、立って体を動かすなどしていたものの、間もなく係留地に到着するので、それまで居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けていたところ、いつしか居眠りを始め、06時40分ごろA船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、ひき縄漁の目的で、05時50分ごろ蔵之元漁港の係留地を出航し、同漁港周辺で船尾から釣り糸1本を引いて漁を開始した。</p> <p>船長Bは、蔵之元漁港西方沖において、右舷船尾部の操縦区画で操船に当たり、約8knの速力で手動操舵により南進していたところ、右舷方約500mに同漁港に向けて航行するA船を認めたものの、すぐに魚が掛かったので、魚を釣り上げようと主機を中立運転とし、船尾方を向いて釣り糸を手繰り始めた。</p>

船長Bは、漁に意識を集中し、A船がB船に向かって接近する状況に気付かないまま、釣り糸を手繰っていたところ、右舷方から船が波を切る音が聞こえ、振り向いて至近に迫ったA船を認め、急いで主機を後進運転としたものの、B船とA船とが衝突した。



写真2 B船の外観（本事故後）

船長Aは、A船がB船を乗り切った衝撃で目を覚ました後、主機を中立運転として周囲を見回し、船尾方にB船を認め、B船と衝突したことを知り、後進してB船に近づき、船長Bに怪我がないこと及びB船の損傷状況を確認した後、船長BをA船に移乗させ、両船の舷側をロープで固定して横抱き状態として蔵之元漁港に向かった。

船長Bは、蔵之元漁港に戻った後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長Aは、漁師としての経験が約9年間あり、本事故当時、健康状態は良好であった。

船長Bは、漁師としての経験が約40年間あり、本事故当時、健康状態は良好であった。

分析

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

A あり、B あり

A なし、B なし

A なし、B なし

A船は、蔵之元漁港西方沖において東南東進中、船長Aが、操縦席に腰を掛けて操船に当たっていたところ、居眠りしたことから、前路のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、周囲に他船がない安心感と操業による疲れから眠気を感じるようになったが、間もなく係留地に到着するので、それまで居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けたことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。

B船は、蔵之元漁港西方沖において漂泊中、船長Bが、A船に気付

	<p>いていたものの、A船に対する継続した見張りを行っていなかったことから、避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、釣り糸に魚が掛かり、漁に意識を集中していたことから、A船に対する継続した見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、蔵之元漁港西方沖において、A船が東南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、居眠りしたため、B船に気付かず、また、船長Bが、A船に気付いていたものの、漁に意識を集中し、A船に対する継続した見張りを行っていなかったため、避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、航行中に眠気を感じた場合、操縦席に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けず、立って操船に当たったり、体を動かしたりすること。 ・ 漁船の船長は、操業中、漁を行うことのみ意識を集中せず、周囲の見張りを適切に行うとともに、他船との衝突のおそれを適切に判断し、必要に応じ、余裕のある時機に機関を始動して船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

