

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9月13日 06時05分ごろ
発生場所	熊本県天草市大浦漁港北方沖 大浦港防波堤灯台から真方位335° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 33.2′ 東経130° 21.5′）
事故の概要	遊漁船ななは、東進中、また、漁船豊漁丸は、北進中、両船が衝突した。 ななは、釣り客1人が負傷し、船首部外板に擦過傷等を生じ、また、豊漁丸は、船長及び乗組員が負傷し、左舷船側部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月20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 遊漁船 なな、7.3トン 第293-40543号（船舶検査済票の番号）、株式会社 ウェスタマリン 13.97m（Lr）×2.70m×0.91m、FRP ディーゼル機関、493.00kW、平成27年8月 B 漁船 豊漁丸、3.8トン KM3-51125（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、52.00kW、平成5年11月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 54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28年3月28日 免許証交付日 令和2年8月19日 （令和8年3月27日まで有効） B 船長B 69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51年4月30日 免許証交付日 令和元年7月5日 （令和7年7月4日まで有効）

死傷者等	<p>A 軽傷 1人（釣り客）</p> <p>B 軽傷 2人（船長B及び乗組員B）</p>
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷、船首部手すりに曲損</p> <p>B 左舷船側部外板に亀裂、操舵室の窓に破損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、令和5年9月12日16時00分ごろ熊本県八代市所在のマリーナを出発し、18時30分ごろ天草灘の釣り場に到着して釣りを行ったのち、帰航することとした。</p> <p>船長Aは、13日04時15分ごろ釣り場を出発し、操舵室の右舷側にある操縦席に腰を掛け、GPSプロッター及び1.5kmレンジでヘッドアップ表示としたレーダーを作動させ、自動操舵により約23ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進した。</p> <p>船長Aは、小亀岩浮標沖で高杣島北方沖に向けて右転し、大浦漁港北方沖を東進していたところ、太陽光により左舷船首方から船首方にかけてまぶしく、右舷方を見ながら航行を続けた。</p> <p>船長Aは、ふと船首方に視線を戻したところ、正船首方100m付近にB船を認め、機関を後進運転としたものの、06時05分ごろA船の船首部とB船の左舷船側部とが衝突した。（写真1参照）</p>  <p>写真1 A船</p> <p>B船は、船長B及び乗組員1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、機船底引き網漁の目的で、湯島南南東方沖の漁場に向け、05時50分ごろ大浦漁港を出発した。</p> <p>船長Bは、乗組員Bと共に船首甲板に立ち、遠隔操縦スタンドの舵輪及びリモコンレバーを操作し、約8knの速力で北進していたところ、左舷正横やや前方に東進しているA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船が船速の速い遊漁船であると思い、B船が減速すれば、A船がB船の船首方を通過すると考え、機関の回転数を落としたのち中立運転とした。（図1参照）</p>

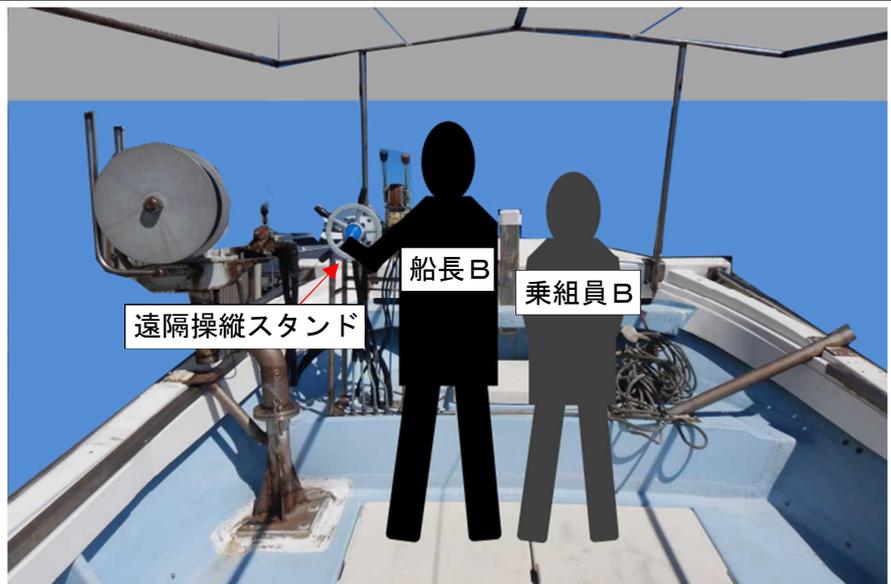


図1 B船の操船状況（イメージ）

船長Bは、A船の様子を見ていたところ、船首方を通過すると思っていたA船がB船の左舷船側に向かって見えたので、A船が右転したものと思い、危険を感じ、乗組員Bと共に手を振って大声を出したものの、B船とA船とが衝突した。

船長Aは、B船の左舷船側部に突き刺さったA船の船首部をB船から離し、06時11分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報したのち、大浦漁港に向かった。

A船の船尾甲板に座っていた釣り客1人は、右腕に擦過傷を負った。

B船は、左舷船側部からA船の船首部が離れたのち、乗組員BをA船に移乗させ、大浦漁港に向かった。（写真2参照）



写真2 B船

船長B及び乗組員Bは、自家用車で天草市内の病院に向かい、船長Bが前胸部打撲傷と、乗組員Bが頸椎捻挫とそれぞれ診断された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

A船は、船首浮上を抑制する船尾部船底のトリムタブを作動させており、船首方に死角は生じていなかった。

船長Aは、12日23時00分ごろから02時00分ごろまで仮眠を取っており、本事故発生前に眠気を感じていなかった。

船長Aは、レーダーを作動させていたが、レーダー画面の輝度を夜

	<p>間用に小さくしたままだったので、日出によりレーダー画面が相対的に暗くなっており、レーダー画面を確認していなかった。</p> <p>船長Aは、A船のレーダーに、他船が一定の距離に接近した際、警報を発する機能があるので、本事故後、本船から1.5kmに他船が接近した時に、レーダーの警報が鳴るように設定した。</p> <p>船長Bは、船首甲板で操船及び見張りを行っていたが、方位変化によってA船との衝突の可能性を判断していなかった。</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 あり B なし</p> <p>A船は、大浦漁港北方沖において東進中、船長Aが、太陽光により左舷船首方から船首方にかけてまぶしく、右舷方を見ながら航行を続け、船首方の見張りを行っていなかったことから、A船の前路にB船がいることに気付かないまま航行し、正船首方100m付近にB船を認め、機関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、レーダーを作動させていたが、レーダー画面の輝度を夜間用に小さくしたままで、輝度調節を適切に行わなかったことから、日出によりレーダー画面が相対的に暗くなっており、レーダー画面を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、大浦漁港北方沖において北進中、船長Bが、左舷正横やや前方に東進しているA船を認めたのち、A船との衝突のおそれを適切に判断していなかったことから、機関の回転数を落として中立運転とし、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船から見たA船の方位は、両船の針路及び速力から、船長Bが最初にA船を認めてから衝突までの間にやや後方に変化していたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、船首甲板で操船及び見張りを行っており、目視したのみで、A船が船速の速い遊漁船であると思ったことから、B船が減速すれば、A船がB船の船首方を通過すると考え、機関の回転数を落としたのち中立運転としたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大浦漁港北方沖において、A船が東進中、B船が北進中、船長Aが、左舷船首方から船首方にかけての太陽光がまぶしい中、目視及びレーダーを使って船首方の見張りを行っていなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、東進するA船を認めたものの、A船との衝突のおそれを適切に判断していなかったため、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、太陽光により見張りが困難となる場合はサングラス等を着用するなどして、常時適切な見張りを行うこと。・ 船長は、レーダー画面への遮光及び輝度調整を適切に行い、レーダーを活用した見張りを行うこと。・ 船長は、方位変化の有無によって、他船との衝突のおそれを適切に判断すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

