

船舶事故調査報告書

令和5年12月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年4月2日 08時00分ごろ
発生場所	熊本県天草市平瀬島西方沖 宮田港西ノ原南防波堤灯台から真方位137°770m付近 (概位 北緯32°23.4' 東経130°19.1')
事故の概要	漁船幸丸は、北東進中、また、プレジャーボート祐丸は、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月6日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 幸丸、1.4トン KM3-54453（漁船登録番号） 個人所有 B プレジャーボート 祐丸、5トン未満 293-33043熊本、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約0.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、たい一本釣り漁の目的で、天草市棚底港の係留場所を出航し、同市黒島西方沖の漁場で操業中、釣り道具が切損したので、操業を断念して帰途についた。 船長Aは、GPSプロッターを作動させ、約2～3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、東北東進した後、転針方向を目視で確認したところ、他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、操縦区画の前に置いた椅子に腰を掛け、約12knの速力で、手動操舵により北東進を開始した。 船長Aは、本事故発生の約半年前から主機が故障していたので、A船を使用していなかったが、修理を終えた主機の調子確かめようとしてスロットルレバーを全開とし、約17.5knの速力で、回転計を見ながら航行を続けていたところ、船首部付近に衝撃を感じ、浮流物に接触したと思い、周囲を見回してB船と衝突したことを知った。 船長Aは、救命胴衣を着用して海面に浮かんでいた船長BをA船に引き上げ、負傷の有無を確認したところ、足を負傷しているようだった。

	たので、A 船に船長 B を乗船させたまま B 船をえい航して棚底港に向かった。 船長 A は、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に通報を行った。 B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、釣りの目的で、棚底港の係留場所を出航し、天草市小島周辺の釣り場で釣りを行った後、平瀬島西方沖の釣り場に向かった。 船長 B は、釣り場に到着後、B 船の船首を東北東方に向けて船外機を停止し、船首部から約 7 m の錨索を伸ばして錨泊し、右舷船尾部で右舷方を向いて腰を掛け、釣り竿を出して釣りを行っていた。 船長 B は、衝突の約 10 秒前、船尾方 90 m 付近に、B 船に向かって接近してくる A 船を認め、A 船に向かって手を振って避航を促したが、そのままの針路で接近してくるので、左舷船尾部に移動し、船外機を始動して移動しようとしていたところ、B 船の右舷船尾部と A 船の船首部とが衝突し、海に投げ出され、その際、左足脛部に打撲傷を負った。 船長 B は、これまで航行中の他船が錨泊中の B 船を避けて航行してくれていたので、本事故時も他船が B 船を避けて航行してくれると思い、釣りに意識を向けていて A 船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。 B 船には、汽笛がなく、有効な音響による信号を行うことができる他の装置等を備えていなかった。
分析	A 船は、北東進中、船長 A が、前路に他船はいないと思い込み、修理を終えた主機の調子を確認めようとしてスロットルレバーを全開とし、回転計を見ながら航行を続けたことから、前路で錨泊中の 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、転針前に転針方向を目視で確認したところ、他船を認めなかったことから、前路に他船はいないと思い込んだものと考えられる。 B 船は、船首を東北東方に向けて釣りをを行いながら錨泊中、船長 B が、航行中の他船が錨泊中の B 船を避けて航行してくれると思い、釣りに意識を向けて錨泊を続けたことから、B 船に向かって接近してくる A 船に気付くのが遅れ、船外機を始動して移動しようとしたものの A 船と衝突したものと考えられる。 船長 B は、これまで航行中の他船が錨泊中の B 船を避けて航行してくれていたことから、本事故時も航行中の他船が錨泊中の B 船を避けて航行してくれると思っていたものと考えられる。

原因	本事故は、A 船が北東進中、B 船が錨泊中、船長 A が、前路に他船はいないと思い込み、主機の調子確かめようとして回転計を見ながら航行を続け、また、船長 B が、航行中の他船が錨泊中の B 船を避けて航行してくれると思い、釣りに意識を向けて錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、航行中、前路に他船がないと思い込んで他の作業を行うことなく、操船に専念し、継続して周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、錨泊して釣りをを行う場合、釣りのみに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 汽笛等を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる他の装置等を備えておくこと。