

## 船舶事故調査報告書

令和7年10月22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 高 橋 明 子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和6年8月10日 08時08分頃
<b>発生場所</b>	熊本県天草市通詞島北西方沖 五通礁灯標から真方位 $250^{\circ}$ 1.2海里（M）付近 (概位 北緯 $32^{\circ}34.0'$ 東経 $130^{\circ}05.4'$ )
<b>事故の概要</b>	漁船進吉丸は、東南東進中、また、プレジャーボートSUNRISEぷりもは、船首を西北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 SUNRISEぷりもは、同乗者1人が負傷し、左舷船尾部外板の亀裂等を生じ、また、進吉丸は、船首部外板の擦過傷を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和6年8月14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。
<b>事実情報</b>	<p>A 漁船 進吉丸、4.5トン KM3-29737（漁船登録番号）、個人所有 <math>10.98\text{m}</math> (Lr) <math>\times 2.56\text{m} \times 0.88\text{m}</math>、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成元年9月21日</p> <p>B プレジャーボート SUNRISE ぷりも、2.4トン 293-42384 熊本、個人所有 <math>6.45\text{m}</math> (Lr) <math>\times 2.56\text{m} \times 1.61\text{m}</math>、FRP ガソリン機関（船外機）、128.7kW、令和4年4月</p>
<b>乗組員等に関する情報</b>	<p>A 船長A 76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50年1月29日 免許証交付日 令和6年2月15日 (令和12年1月17日まで有効)</p> <p>B 船長B 47歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年7月27日 免許証交付日 令和4年6月6日 (令和9年7月29日まで有効)</p>
<b>死傷者等</b>	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（同乗者）</p>

損傷	<p>A 船首部外板の擦過傷</p> <p>B 左舷船尾部外板の亀裂及び破口、操舵室出入口屋根の亀裂、オーニング（日よけ、雨よけ）鋼製枠の曲損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 微弱な東北東流</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、一本釣り漁で使用する餌のいかを釣る目的で、令和6年8月10日05時00分頃に天草市二江漁港内の係留場所から出航し、05時30分頃に通詞島北西方沖のいか釣りのポイントに到着した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、東北東方に流れる潮流がある状況下、A船を漂泊させ、後部甲板に置かれた椅子に腰をかけて釣りを開始し、潮上り<sup>しおのぼ</sup>*1と漂泊を繰り返しながら釣りを続けていた。</p> <p>通詞島北西方沖のいか釣りのポイントでは、本事故当時、数十隻（50～100隻）の漁船やプレジャーボート等が密集して潮上りと漂泊を繰り返しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Aは、A船の船首を、天草市鬼池港沖の一本釣り漁の漁場に向くように、東南東方に向けて漂泊し、目視で見張りを行いながら釣りを行っていたとき、周囲の一本釣り漁船やプレジャーボート等が漁場に向けて出発したり帰航を開始したりするのを認め、その後、自身も釣りをやめて鬼池港沖の漁場に向けて出発することとした。</p> <p>船長Aは、発進前、他船の有無を確認しようと後部甲板中央部から船首方を見た際、操舵室により正船首方が死角となっていたものの、同死角を除いた左舷及び右舷船首方に他船はおらず、また、周囲の他船が釣りのポイントから別の場所に移動を開始するのを認めていたので、正船首方を含めて船首方に他船はいないと思った。</p> <p>（写真2～写真4 参照）</p>

\*1 「潮上り」とは、漂泊中、潮流によって船体が流された際、潮流と反対の方向に船体を移動させることをいう。

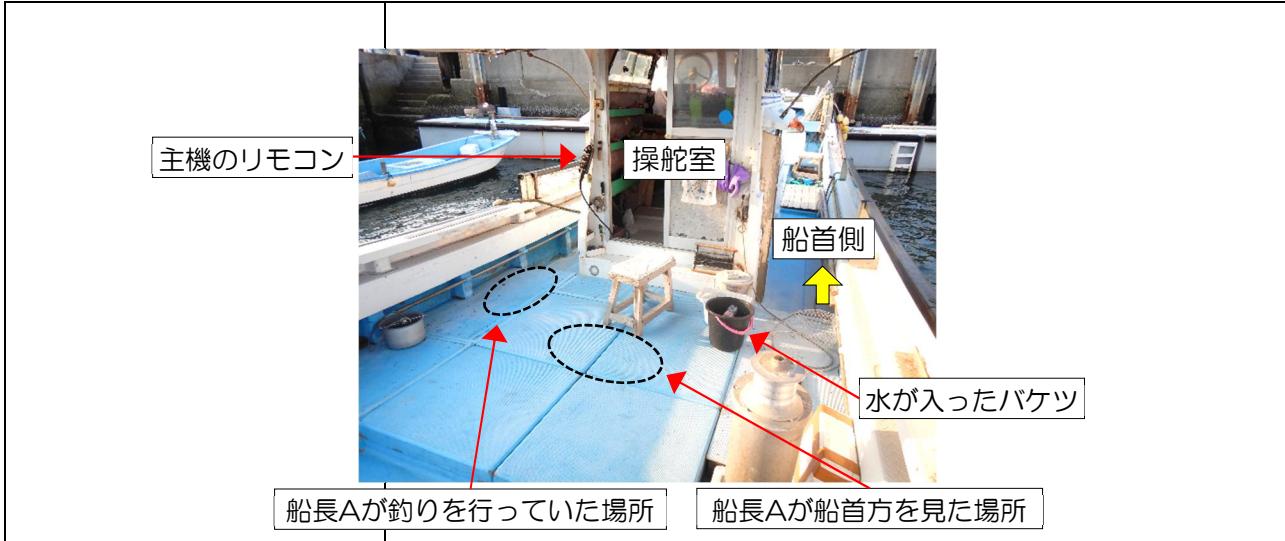


写真2 A船の後部甲板



写真3 左舷船首方の確認状況（再現）



写真4 右舷船首方の確認状況（再現）

船長Aは、船首方に他船はいないので、短時間であれば引き続き後部甲板で作業を行っても支障はないと考え、後部甲板で主機のリモコンを操作してA船を発進させた後、そのまま後部甲板でいか釣りに使用したリールの水洗い作業を開始した。

船長Aは、約6ノットの対地速力でA船を東南東進させ、後部甲板上の水が入ったバケツにリールを入れ、立って腰を曲げた姿勢でリールの水洗い作業を行っていたところ、同作業を開始して間もない08時08分頃A船とA船の前路で漂泊していたB船とが衝突した。

(写真5、図1～図3 参照)

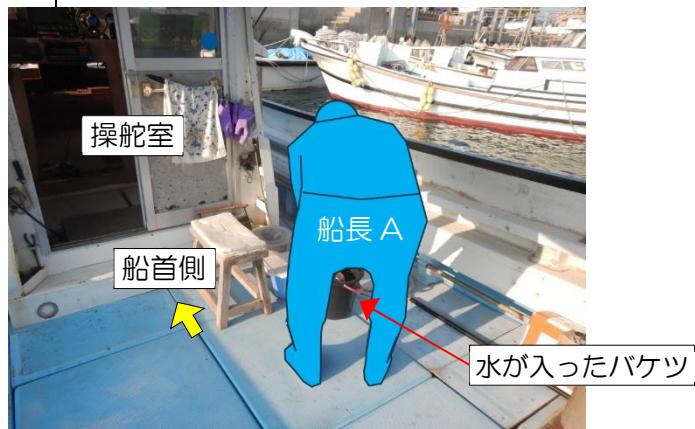


写真5 リールの水洗い作業の状況（再現）

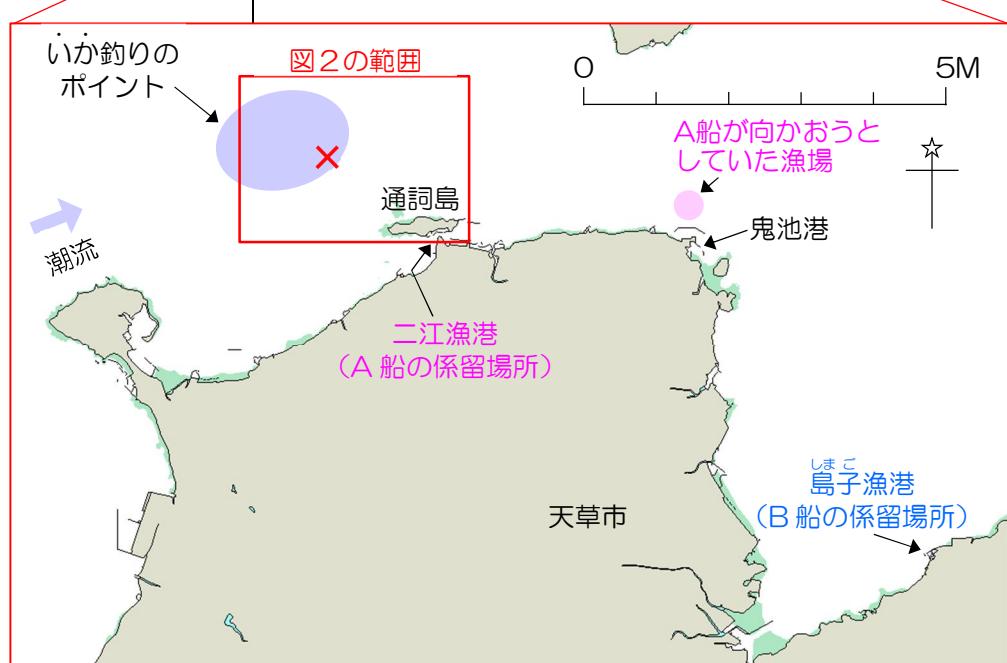
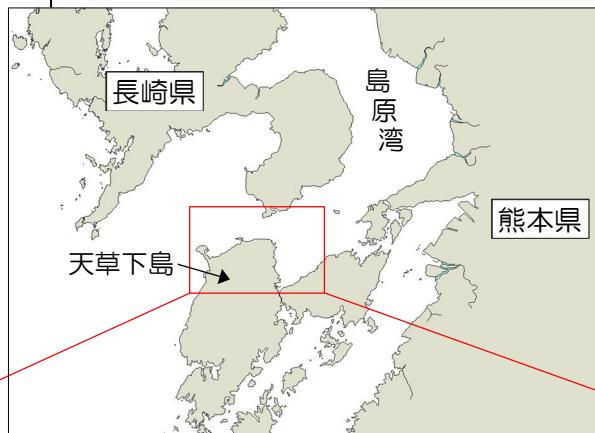


図1 事故発生場所概略図

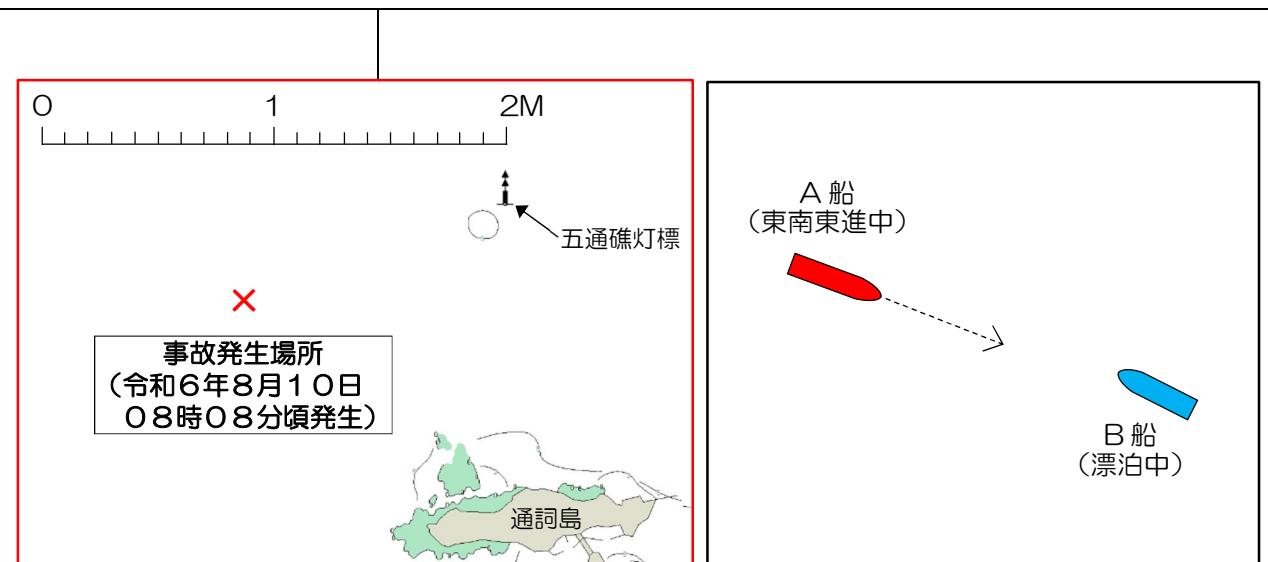


図2 事故発生場所概略図（拡大）

図3 両船の接近状況図

船長Aは、大きな衝撃を感じて直観的に他船と衝突したことが分かり、操舵室に入って主機操縦レバー及び舵輪を操作し、A船を後進させた後、B船に接舷させ、B船乗船者の負傷状況及び両船の損傷状況を確認した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、いか釣りの目的で、05時30分頃に天草市島子漁港内の係留場所から出航し、06時00分頃に通詞島北西方沖のいか釣りのポイントに到着した。（写真6、写真7参照）



写真6 B船（船首側、上架中）

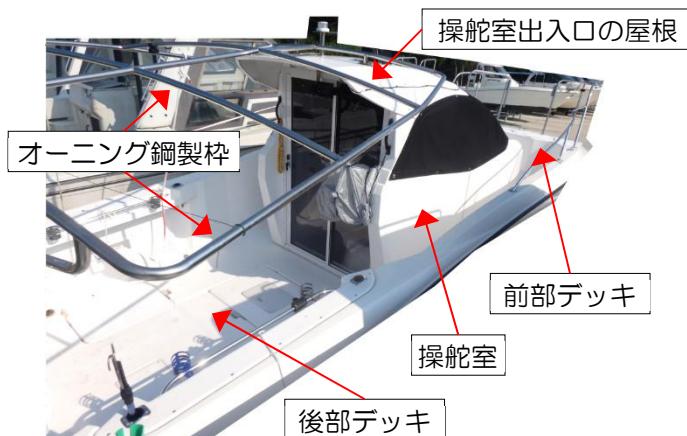


写真7 B船（右舷側）

船長Bは、潮上りと漂泊を繰り返しながら釣りを続け、衝突の5～10分前に潮上りを行った後、B船の船首を西北西方に向けて船外機を停止し、再び漂泊して釣りを開始した。

船長Bは、前部デッキの左舷側に立ち、竿を舷外に出して釣りを行なながら隨時目視で見張りを行っており、船前方のA船の存在を漠然

	<p>と認識していた。また、B船の同乗者3人は、後部デッキ等の左舷側に立って釣りを行っていた。(図4参照)</p>
	<p>船長Bは、見張りを行おうと船首方に視線を向けたとき、50～100mの所にB船に向かって航行して来るA船を認め、すぐに衝突の危険を感じ、急いでB船を移動させようと操舵室に向かって走った。また、B船の同乗者3人も、A船に気付き、A船に向かって大声で叫ぶとともに後部デッキの右舷側に退避した。</p> <p>船長Bは、転倒しながら甲板上を移動して操舵室に入り、船外機を始動後、右舵一杯とすると同時に船外機のクラッチ兼スロットルレバーを前進側に操作し、B船が右回頭しながら前進を開始したが、その後、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船の同乗者の1人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」という。）は、衝突時の衝撃で転倒した。</p> <p>別のB船の同乗者の1人は、衝突直後、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>船長Bは、B船を漂泊させて同乗者の負傷状況を確認したところ、同乗者B<sub>1</sub>から指が痛い旨の申し出があった。そして、B船にA船が接舷した後、B船の損傷状況を確認した。</p> <p>船長A及び船長Bは、A船とB船をロープで固定して巡視艇の到着を待ち、巡視艇の到着後、海上保安庁の調査を受け、それぞれA船及びB船を操船して係留場所に戻った。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は、B船の係留場所に戻った後、病院を受診し、<small>けい</small>頸椎捻挫<small>たい</small>、左大腿打撲傷及び右中指打撲傷と診断された。</p>
その他の事項	<p>(1) 船長A及び船長Bの乗船経験 船長Aは、漁師としての経験が約60年あった。 船長Bは、プレジャーボートの船長としての経験が約15年あった。</p> <p>(2) 船長Aがリールの水洗い作業を行っていた時間 船長Aは、本事故当時、リールの水洗い作業を開始した時刻を時計等で確認していなかったが、同作業開始後、2分ほどしてB</p>

	<p>船と衝突したと思った。</p> <p>(3) 船長Bがふだん釣りのポイントで他船を避航していた状況</p> <p>船長Bは、ふだん、船舶が密集する釣りのポイントで釣りを行う際、隨時目視で見張りを行い、B船に向けて航行して来る他船を認めたときは、早期にB船を移動させて他船を避航するようになっていた。</p> <p>(4) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① A船には、レーダーが備えられていなかった。</li> <li>② 船長Aは、衝突前、主機の運転音でB船同乗者の叫び声が聞こえなかった。</li> <li>③ B船には、電子ホーンが備えられていたが、船長Bは、A船を認めた後、汽笛を吹鳴する時間的余裕はなかった。</li> <li>④ 船長A及びB船乗船者は全員救命胴衣を着用していた。</li> </ul>
<b>分析</b>	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象等の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、通詞島北西方沖の釣りのポイントにおいて東南東進中、船長Aが、船首方に他船はいないと思い、後部甲板で釣りに使用したリールの水洗い作業を行い、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、釣りを終え、発進前に後部甲板から船首方を見た際、操舵室の死角となって正船首方を確認することができなかったものの、左舷及び右舷船首方に他船はおらず、また、事前に周囲で釣りを行っていた他船が釣りのポイントから別の場所に移動を開始するのを認めていたことから、正船首方を含めて船首方に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、通詞島北西方沖の釣りのポイントにおいて船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Bが、釣りを行いながら隨時目視で見張りを行っていたものの、B船に向かって航行するA船に気付くのが遅れたことから、A船を認めてすぐにB船を移動させようとしたが、右回頭しながら前進を開始したとき、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	本事故は、通詞島北西方沖の釣りのポイントにおいて、A船が東南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、後部甲板で作業を行い、見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、釣りを行なながら隨時目視で見張りを行っていたものの、A船に気付くのが遅れたため、衝突回避動作を探ったが間に合わず、両船が衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。

	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 小型船舶の船長は、船舶を航行させる際、操船及び見張りに専念すること。また、漂泊や錨泊した状態から船舶を発進させる際は、操舵室など死角を生じない場所から周囲の他船の有無を確認すること。</li><li>・ 小型船舶の船長は、多数の漂泊船舶が密集する釣りのポイントで漂泊して釣りを行う際、周囲の船舶が自船に向けて航行を開始した場合に同船舶と衝突する危険性が短時間で高まることとなるので、早期に航行船の存在を把握し、余裕を持って警告信号を行ったり衝突回避行動を探ったりすることができるよう、継続的に見張りを行うこと。</li></ul>
--	---