

船舶事故調査報告書

令和7年11月26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

事故種類	衝突
発生日時	令和6年8月12日 06時20分頃
発生場所	長崎県長崎市野母 ^の 崎南南西方沖 榊島 ^{かぼしま} 灯台から真方位221°14.4海里（M）付近 （概位 北緯32°22.2′ 東経129°35.4′）
事故の概要	遊漁船 ^{りゅうぼう} 竜宝丸は、東北東進中、また、遊漁船 ^{あま} 晃規丸は、漂泊中、 両船が衝突した。 晃規丸は、船長及び釣り客が負傷し、船首部外板に破損等を生じ、 また、竜宝丸は、船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月13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 竜宝丸、7.3トン 293-39781熊本、個人所有 12.40m (Lr) × 3.14m × 1.08m、FRP ディーゼル機関、540.00kW、平成10年3月8日 （写真1 参照）  B 遊漁船 晃規丸、4.0トン

写真1 係留中のA船（本事故後に左舷船首方から撮影）

	<p>293-20907熊本、個人所有 10.40m (Lr) × 2.62m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、253.75kW、昭和62年11月15日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 60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5年2月18日 免許証交付日 令和4年2月18日 (令和10年2月17日まで有効)</p> <p>B 船長B 70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52年7月22日 免許証交付日 令和5年12月14日 (令和11年9月21日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 6人(船長B及び釣り客5人)</p>
損傷	<p>A 船尾部外板に破口、プロペラ翼に曲損 B 船首部外板に破損(船首楼付近脱落)等(写真2参照)</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>写真2 B船の損傷状況(本事故後に右舷船首方から撮影)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：05時44分頃 太陽の高度及び方位：高度 約5.5°、真方位 約075.7°(いずれも06時15分頃)</p>

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、釣りの目的で、令和6年8月11日17時00分頃に熊本県天草市通詞島の係留場所を出航した。

A船は、野母埼南南西方沖の釣り場において漂泊し、時々移動しながら、18時30分頃から12日06時00分頃まで釣りを行った。

船長Aは、06時05分頃に釣りを終了し、釣り客の移送の目的で、熊本県苓北町富岡港に向けて釣り場を出発する際、船首方を一目見て、太陽光が眩しくて少し見にくいと思ったが、他船が見当たらなかったため、前路に他船はいないと思い、A船を発進させた。

船長Aは、操舵室の操舵パネルの前の椅子に腰を掛け、GPSプロッター及び1.5Mレンジにしたレーダーを作動させ、A船を、船首浮上により船首方に死角を生じた状態で、約20ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東北東進させた。

船長Aは、船首方に死角を生じているものの、GPSプロッターを見ながら富岡港に向かう針路で自動操舵に設定した後、野母埼南南西方沖での釣果が思わしくなかったため、次回の釣り場等について考えていたところ、06時20分頃A船が何かと衝突したような衝撃を感じた。

船長Aは、A船の行き足を止め、主機操縦レバーを中立にして周囲を見たところ、右舷方にB船が見えたため、B船に衝突したことを知った。

船長Aは、A船の釣り客に負傷者がいないことを確認した。

衝突に伴い、A船の推進器(スクリュープロペラ)及び推進軸にB船の錨索が巻き付いていたため、両船が次第に近づいて互いの船尾が接舷し、船長AはB船に移乗して負傷者や被害の状況を確認した。

その後、船長Bによって、A船の推進器等に巻き付いていた錨索が切断され、A船とB船が離れた。

船長Aは、その後、A船の船尾付近の海中に潜り、スクリュープロペラ及び推進軸にB船の錨索が巻き付き、B船の錨がA船の推進軸と船体との間に挟まっているのを確認した。

船長Aは、A船が自力航行できないと判断し、親族に連絡をして救援を求め、来援した僚船の1隻にA船の釣り客の移送を依頼した。

A船は、別の僚船により、通詞島の係留場所にえい航された。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、釣りの目的で、11日17時00分頃に天草市牛深町須口浦の係留場所を出航した。

B船は、19時15分頃から野母埼南南西方沖の釣り場においてシーアンカーを投入して漂泊し、12日04時50分頃までいか釣りを行った。

B船は、シーアンカーを揚げ、少し東方の釣り場に移動して漂泊

し、スパンカーを掲げて北北東方に船首が向いた状態で、別の獲物の釣りを開始した。

船長Bは、1Mレンジにしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船首部に4人、船尾部に2人の釣り客が、左右に分かれて釣りをしていたところ、06時00分頃、左舷船尾方（西南西方）約3Mに停泊していた3隻の釣り船が、B船の方に向けて、動き始めたのを視認したので、熊本県天草下島北部に帰航する船と思った。

船長Bは、時々釣り客の状況を見ながら、接近してくる3隻を監視し、そのうち2隻がB船の左右舷から数百m離れたところを通過したのを目視で確認した。

船長Bは、接近する他船がもう1隻いたと思い、レーダー画面を見て西方約1Mの所に接近するA船を確認したところ、B船付近を通過する際の距離が近くなるように感じた。

船長Bは、A船がB船付近に到達する前に釣りを終えて、B船が動けるようにした方がよいと思い、釣り客に竿を上げるように指示をしたものの、A船からB船までの距離を考慮すると、同作業を急がせる必要はないと思い、釣り客にA船がB船に接近することは伝えずに、釣り客に意識を向けていた。

船長Bは、釣り客の釣り竿がほとんど上がったので、操舵室の中から左舷後方を見たところ、約50～60mにA船を視認し、A船の船底部が浮上して左右に波を立てた状態で、B船に向かって急速に接近してくるようには見えた。

船長Bは、A船の操舵室窓が船首部に隠れてほとんど見えなかったため、A船の操舵者がB船に気付いていないと思い、衝突を避けようと、B船を発進させて右舵を切ったが間に合わず、A船船首部とB船左舷船首部とが衝突した。（図1～図3参照）

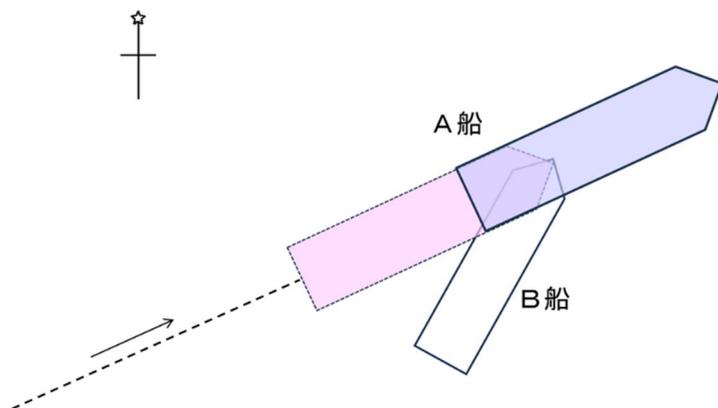


図1 A船及びB船の衝突状況（推定）

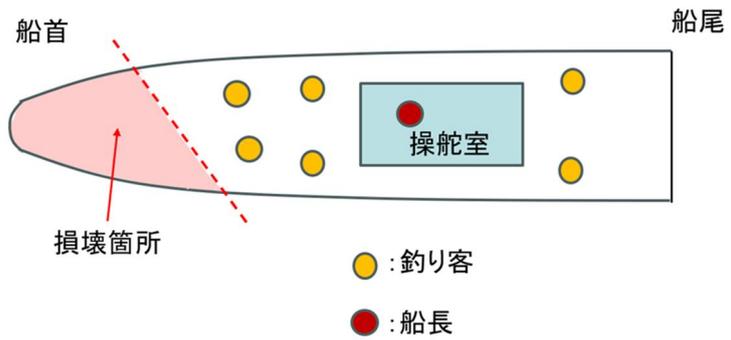


図2 衝突時のB船乗船者の位置

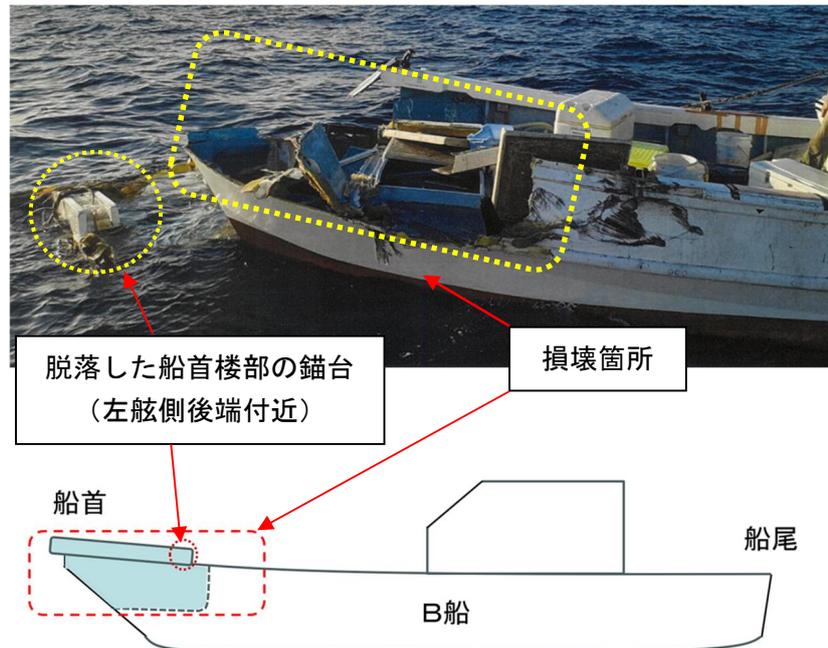


図3 衝突後のB船船首部の状態 (船長B提供)

船長Bは、A船がB船の左舷船首部に乗り揚げた状態から後進して、B船が離れたので、釣り客を見て、全員甲板上におり、緊急の援助を要する負傷者がいないことを確認した。

船長Bは、B船船首部が大きく損壊し、操縦装置の配線などが切損しているのを認めた。

船長Bは、その後、118番通報をして海上保安庁に救助を要請した。

船長Bは、B船船首部に固縛していた錨索が、A船の推進軸等に巻き付いてA船に引かれるように舷外に伸び、両船が錨索による反動で引き寄せられて自然に接舷し、その後、船長AがB船に移乗してきたので、B船船首部が損壊したと、自身及び釣り客5人が負傷したことを伝えた。

船長Bは、船長AがA船に戻った後、錨索を切断した。

船長Bは、親族の遊漁船に釣り客の移送を依頼し、B船は、巡視艇

	<p>により、長崎市内の造船所にえい航された。</p> <p>船長Bは、後日、天草市内の病院を受診し、右膝打撲傷及び腹痛症と診断された。</p> <p>B船の釣り客は、5人が負傷し、1人が右大腿部打撲及び右肋骨損傷、1人が左膝関節捻挫、左膝関節内側副靭帯損傷、頸椎捻挫及び左肘関節部打撲、1人が両膝関節打撲、1人が頸椎捻挫及び胸部打撲、1人が額部打撲及び右側胸部打撲を負った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長A及び船長Bの乗船歴</p> <p>船長A及び船長Bは、遊漁船船長として、約40年以上の経験を有し、熊本県知事から遊漁船業者としての登録を受けていた。</p> <p>(2) 船長A及び船長Bの本事故発生の報告状況</p> <p>船長Bは、本事故発生後、本事故の発生を電話で熊本県に通報した。</p> <p>また、後日、船長A及び船長Bは、本事故の発生を熊本県知事に届け出た。</p> <p>(3) 船長AがB船に気付かなかった状況</p> <p>船長Aは、釣り場を出発する際、船首方を一目見ていたが、太陽光及びその海面反射が眩しかったので、その光に紛れていたB船に気付かなかった。</p> <p>(4) 船長Bが一時的にA船から目を離していた状況</p> <p>船長Bは、以前にも錨泊して釣りを行っている際、他船に衝突された経験があったので、本事故前、左舷船尾方からB船に向けて航行してくるA船等3隻の船舶の動静を時々確認していたが、レーダーでA船を約1Mの所に確認した後、A船がB船付近に到達するまで時間が掛かると思い、一時的に釣り客に意識を向けていた。</p> <p>(5) その他</p> <p>① 船長Bは、B船に電子ホーンが装備されていたが、本事故の直前にA船を視認した際、A船を避けようと操船に集中していたので、電子ホーンを鳴らす余裕がなかった。</p> <p>② A船及びB船の釣り客は、衝突する直前まで、両船が接近していることに気付かなかった。</p> <p>③ 船長A、船長B、A船及びB船の釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</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、約20knの速力で東北東進中、船長Aが、航行時の船首浮</p>

	<p>上により死角が生じて前路が視認し難い状況下、船首方に他船がいな ないと思い、船首浮上による船首方の死角を補う見張りを適切に行わな かったことから、漂泊中のB船に気付かずに、B船と衝突したものと 考えられる。</p> <p>船長Aは、釣り場を出発する際、船首方に他船を認めなかったこと から、前路に他船がないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、釣り場の出発時に船首方を一目見た際、船首方（東方 沖）が太陽光及びその海面反射で眩しかったことから、その光に紛れ ていた漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、釣り場を出発した後、船首方に他船がないと思ってい たことから、レーダーで船首方を確認するなどして船首方の死角を補 う見張りを行わず、自動操舵に設定して操船を続けたものと考えられ る。</p> <p>B船は、船長Bが、レーダーで西方約1Mの所に接近するA船を確 認した後、一時的に釣り客に意識を向け、船尾方の見張りを継続的に 行っていなかったことから、至近でA船に気付き、B船を発進させて 避航しようとしたものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられ る。</p> <p>船長Bは、本事故前、A船等B船に向けて接近する船舶の動静を 時々目視で確認していたものの、レーダーでA船を約1Mの所に確認 した後、B船付近に到達するまで、時間が掛かると思っていたことか ら、釣り客に釣り竿を上げるように指示し、一時的に釣り客に意識を 向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、野母崎南南西方沖において、A船が東北東進中、B船が 漂泊中、船長Aが、船首方に他船がいな ないと思い、船首浮上による船 首方の死角を補う見張りを行って いなかったため、B船に気付かず、 また、船長Bが、一時的に釣り客 に意識を向け、船尾方の見張りを 継続的に行っていなかったため、A 船に対する避航動作が遅れ、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、船首方に死角を生じる船舶を操船する際は、レーダーを 活用し、また、船首を振るなどして死角を補う見張りを確実に 行うこと。 ・ 船長は、太陽光が眩しい方向の見張りを行う際は、太陽光の海面 反射などで見えにくい船舶がいることを十分に考慮すること。 ・ 遊漁船の船長は、漂泊して釣り中であっても、釣り客のみに意識 を向けることなく、常時周囲の見張りを適切に行い、接近してく る他船を認めた場合は、早めに避航措置を採ることができるよう に動静を継続して監視すること。

付図1 事故発生場所概略図

