

船舶事故調査報告書

令和7年3月5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6年5月18日 15時01分ごろ
発生場所	大分県佐伯市 ^{さいき たかて} 高手島北方沖 豊後大島港 ^{ふなかくし} 船隠防波堤灯台から真方位338° 1,550m付近 (概位 北緯32° 59.1′ 東経132° 04.1′)
事故の概要	瀬渡船 ^{せいこう} 第三正幸丸は、北東進中、また、漁船 ^{みなみ} 美波は、南西進中、両船が衝突した。 美波は、船長が死亡し、左舷船尾部外板の破口等を生じ、また、第三正幸丸は、左舷船首部船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 瀬渡船 第三正幸丸、11トン OT2-2860（漁船登録番号）、個人所有 14.91m (Lr) × 3.56m × 1.30m、FRP ディーゼル機関、612kW、平成14年7月30日 第294-22533号（船舶検査済票の番号） B 漁船 美波、0.3トン OT3-56960（漁船登録番号）、個人所有 4.56m (Lr) × 1.45m × 0.62m、FRP ガソリン機関（船外機）、4.4kW、平成15年8月12日 第294-10587号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 59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2年10月18日 免許証交付日 令和2年8月4日 (令和7年10月17日まで有効) B 船長B 93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8月12日 免許証交付日 令和2年8月4日 (令和8年3月13日まで有効)

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 死亡 1人（船長B）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部船底外板に擦過傷</p> <p>B 左舷船尾部外板に破口及び擦過傷、左舷側中央部から船尾部にかけての船縁に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、瀬渡しの目的で、令和6年5月18日03時30分ごろ佐伯市松浦漁港を出港し、高手島に向かった。（写真1参照）</p> <div data-bbox="609 651 1345 1200" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、04時00分ごろ高手島に到着した後、同島西側の岩場（ハシゴと称する岩場）に釣り客1人を、同島北東側の岩場（黒バエと称する岩場）に釣り客3人を、同島南側の岩場（松バエと称する岩場）に釣り客1人をそれぞれ瀬渡しした。（図1、図2参照）</p>

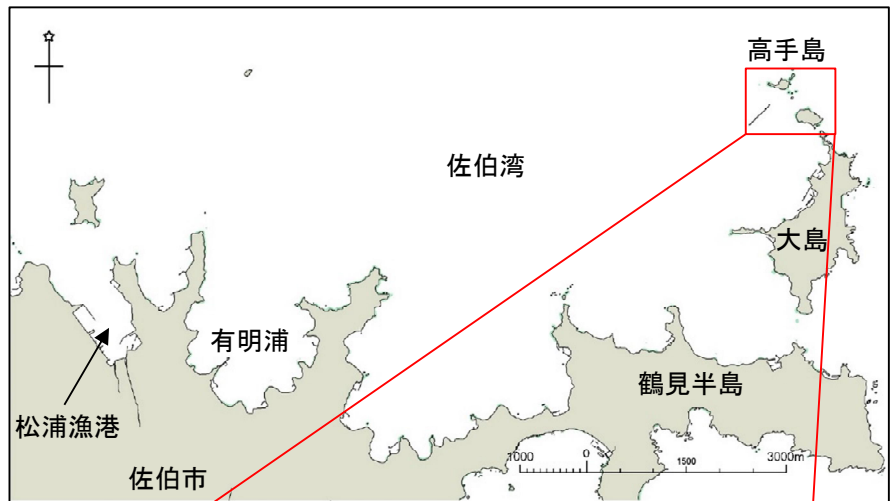


図1 松浦漁港、高手島等の状況



図2 高手島及び小間島の岩場の状況

船長Aは、その後、有明浦で釣り大会に参加する選手を瀬渡ししたり、高手島に瀬渡しした釣り客を巡回したりした。

船長Aは、松浦漁港に戻って別の釣り客3人を乗せて高手島に向かい、ハシゴに釣り客2人を、佐伯市小間島北側の岩場に釣り客1人をそれぞれ瀬渡しした。

船長Aは、有明浦に移動して釣り大会参加選手の収容を行った後、早朝に高手島に瀬渡しした釣り客を収容する目的で、14時40分ごろ有明浦を出港し、高手島に向かった。

船長Aは、天気が良かったのでレーダーを作動させることなく、GPSプロッターのみを作動させ、操舵室右舷側に立って手動操舵で操船に当たり、佐伯湾を北東進した。(写真2参照)



写真2 船長Aの操船姿勢（再現）

船長Aは、A船が北東進を続けてハシゴの北端付近に至り、ハシゴ上の釣り客のほか、ハシゴに接近し過ぎないことに意識を向け、ハシゴの方向（右舷方）を見ながらA船を右転させた。

船長Aは、14時58分ごろハシゴにA船の船首を西方に向けて船首端のタイヤを押し着けた状態とした後、釣り客1人（以下「釣り客A」という。）を収容した。

船長Aは、その後、操舵室右舷側に立ったまま、右舵を取ってA船を後進させた後、主機を回転数毎分約600として約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で高手島北岸に沿って緩やかに左転を始めた。

船長Aは、右舷方の高手島北岸の岩礁に接近し過ぎないことに意識を向け、A船を緩やかに左転させた後、同島北方沖に存在する岩（以下「本件岩」という。）が右舷船首方に見えてきたので、本件岩にも同様に意識を向け、A船を北北東進させた。

船長Aは、A船が本件岩を安全に通過する頃、船首を黒バエの方向と思われる北東方に向け始めるとともに、約10knの速力まで増速を始めた後、船首を黒バエに向けようとして正船首方を見たところ、至近にB船が掲げる赤い旗を認めた。

船長Aは、衝突の危険を感じ、主機を後進にしようとしたものの、間に合わず、15時01分ごろ衝撃音を聞いた。

（図3 参照）

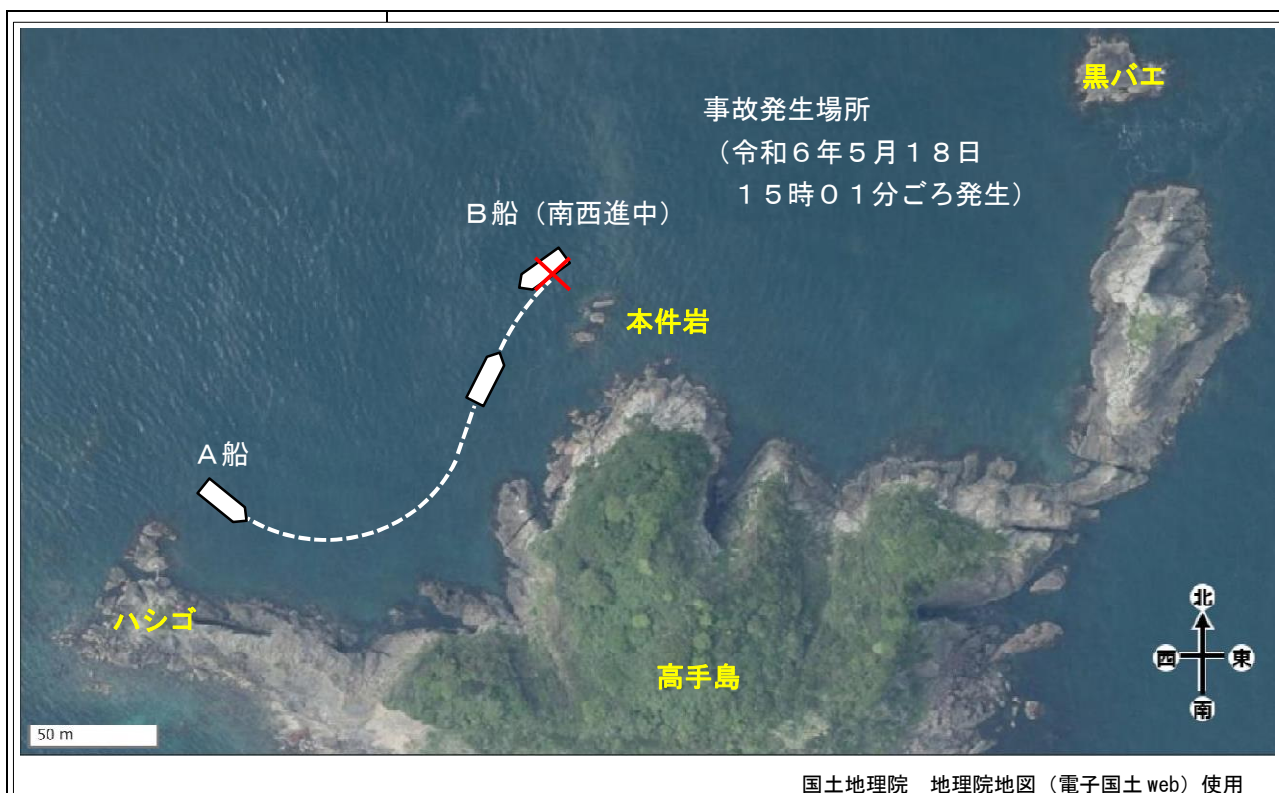


図3 事故発生経過概略図

船長Aは、A船の船首部がB船に乗り揚げた状態で停止し、B船の船体が見えなかったため、主機を後進としてB船から離れたところ、次のことを認めた。

- (1) B船の船首が南西方に向いていること。
- (2) 船長BがB船の船尾部の甲板上で、足を船尾方に向けて仰向けに倒れていること。
- (3) 船長Bが救命胴衣を着用していないこと。

船長Aは、直ちにA船をB船に接近させてB船に移乗した後、船長Bに声を掛けたものの、応答がなく、意識がなかったため、心臓マッサージを始めた。

釣り客Aは、船長Aの依頼により漁業無線で僚船に救助を要請した。

船長Aは、B船が左舷側に傾き始めたので、B船が転覆すると思い、船長Bを抱えた後、B船に積んであった発砲スチロールを抱えて海に飛び込んだ。

船長Aは、来援した僚船に船長Bを引き揚げてもらった後、自身も僚船に移り、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。

船長Aは、僚船からA船に戻った後、船長BをA船に乗せ、釣り客Aに船長Bの心臓マッサージを行わせながら、A船を操船して佐伯港に入港し、待機していた救急車に船長Bを引き継いだ。

船長Bの家族は、13時50分ごろ船長Bが一本釣り漁に出掛ける

のを見送った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、佐伯市大島漁港を出港し、高手島北方沖の漁場に到着した。

船長Bは、船外機を中立運転としてB船を漂泊させ、一本釣り漁を行っていた。

B船は、その後、南西進中にA船と衝突した。(写真3参照)



写真3 B船

船長Bの家族は、15時30分ごろ海上保安庁から連絡を受けて本事故の発生を知った。

船長Bは、A船で佐伯港まで運ばれた後、救急車で病院に搬送されたものの、病院で死亡が確認された。

船長Bは、その後、大学に搬送され、司法解剖の結果、死因が短時間の外傷性脊髄損傷と検案された。

B船は、転覆した状態のまま、巡視艇によって佐伯港までえい航された後、同港内に陸揚げされた。

その他の事項

船長Aは、平成13年頃から大分県知事に遊漁船業の届出をして瀬渡船の船長を行うようになり、平成15年10月に同知事から遊漁船業者の登録を受け、自らを遊漁船業務主任者として瀬渡船業を営んでいた。

船長Aは、主に高手島及び佐伯市大島で瀬渡しを行っており、高手島の航行経験が豊富であったので、ふだんから夜間及び視界不良時以外はレーダーを作動させることなく、目視のみで操船を行っていた。

A船は、約10knの速力で航行中、僅かに船首が浮上するものの、船長Aが操舵室右舷側に立った状態であれば、船首方に操船の支障となる死角は生じていなかった。(写真4参照)



写真4 A船船首方の見通し状況（停船時）

船長Aは、ハシゴの北端付近に至った際、高手島北方沖に他船を見なかったため、高手島北方沖に他船はいないと思っていた。

船長Aは、ハシゴの北端付近に至った際、ハシゴ上の釣り客のほか、ハシゴに接近し過ぎないことに意識を向け、右舷方を見ながら操船していたため、高手島北方沖に他船を見なかったのではないかと本事故後に思った。

船長Aは、ハシゴから黒バエに向かう際、右舷方の高手島北岸の岩礁や本件岩に接近し過ぎないことに意識を向け、操船していたため、至近となるまでB船に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

船長Aは、レーダーを作動させて適切な見張りを行っていたら本事故の発生を防ぐことができたと思われた。

船長Bが所属する漁業協同組合の担当者（以下「漁協担当者」という。）によれば、船長Bが自宅を出発してから高手島北方沖の漁場に到着するまでの所要時間は約30分で、その内訳は次のとおりであった。

- ①自宅から大島漁港の係留場所までが約5分。
- ②出漁準備が約10分。
- ③係留場所から高手島北方沖の漁場に到着するまでが約15分。

船長Bは、学校を卒業後、大島漁港を基地として約70年以上、漁業を行っていた。

船長Bは、本事故の約3年前からB船に乗るようになり、ふだん、高手島周辺で船外機を中立運転としてB船を漂泊させ、一本釣り漁を行っていた。

船長Bの家族によれば、船長Bの健康状態は良好であった。

B船は、船体中央部に長さ約3mの竿^{きお}が立てられ、同竿の甲板上高さ約2.5mのところ自船の存在を示す赤色の旗が掲げられていた。

海上保安庁によれば、本事故当時、B船の船外機の状態は、次のとおりであった。

	<p>(1) ギアシフトレバーが前進の状態。</p> <p>(2) スロットルグリップが僅かに前進の状態。</p> <p>船長Bの家族によれば、船長Bは、ふだん、船外機を中立運転としてB船を漂泊させた後、左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で一本釣り漁を行っていた。</p> <p>海上保安庁によれば、本事故の前年、洋上で救命胴衣を着用していなかった船長Bに対してB船への立入検査を行った際、船長Bは、左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で、船外機のスロットルグリップを左手で握って操船していた。</p> <p>船長Bの家族及び漁協担当者は、船長Bの死因及びふだんの操業の様子から、本事故時、船尾方を向いた態勢であった可能性が高いので、接近するA船に気付いていなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>運輸安全委員会ダイジェスト第29号（平成30年7月発行）^{*1}及び第38号（令和4年1月発行）^{*2}によれば、遊漁船の衝突事故防止について、概略次のとおり記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年10月から令和3年10月までに調査報告書で公表された遊漁船の衝突事故のうち、航行中のものが約8割であり、相手船の存在に気付かないまま衝突している。 ・要因としては、他の方向に目を向けていたなど、航行の状況に応じた見張りが行われていなかったと分析されている。 ・衝突事故を防ぐためには、釣り場の移動などの航行中、常時適切な見張りを行うこと。また、見張り強化のためにレーダーを使用し、他船の動向把握や衝突防止を図ることが望ましい。
<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 不明</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、レーダーを作動させずに高手島北岸に沿って航行中、船長Aが、同島北方沖に他船はいないと思い込み、右舷方の岩礁や本件岩に意識を向け、正船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、正船首方で南西進中のB船に至近となるまで気付かず、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、昼間で天気が良く、慣れた海域であったことから、レーダーを作動させずに目視のみによる見張りを行いながら航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ハシゴの北端付近に至った際、高手島北方沖に他船を見</p>

*1 運輸安全委員会ダイジェスト第29号「遊漁船の衝突事故防止にむけて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No29.html

*2 運輸安全委員会ダイジェスト第38号「遊漁船の衝突事故防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No38.html

なかったことから、同島北方沖に他船はいないと思い込んでいたものと考えられる。

船長Aは、ハシゴの北端付近に至った際、ハシゴ上の釣り客のほか、ハシゴに接近し過ぎないように右舷方に意識を向けて操船していたことから、高手島北方沖に他船を見なかった可能性があると考えられる。

船長Aは、高手島北岸に沿って航行中、右舷方の岩礁や本件岩に意識を向けて操船を続けたことから、正船首方で南西進中のB船に至近となるまで気付かず、B船に対する避航動作が遅れたものと考えられる。

B船は、次のことから、14時05分ごろ一本釣り漁の目的で大島漁港を出港し、14時20分ごろ高手島北方沖の漁場に到着した可能性があると考えられる。

- (1) 船長Bは、13時50分ごろ自宅を出発するのを見送られたこと。
- (2) 船長Bは、自宅から大島漁港の係留場所まで移動に約5分かかること。
- (3) B船は、出漁準備に約10分かかること。
- (4) B船は、係留場所から高手島北方沖の漁場までの移動に約15分かかること。
- (5) 船長Bは、ふだん一本釣り漁を行っていたこと。

B船は、次のことから、高手島北方沖の漁場で南西進中、A船と衝突したものと考えられる。

- (1) 衝突後、B船の船首が南西方を向いた状態であったこと。
- (2) 船外機のギアシフトレバーが前進の状態であったこと。
- (3) 船外機のスロットルグリップが僅かに前進の状態であったこと。

船長Bは、次のことから、左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で漂泊しながら一本釣り漁を行った後、接近するA船に気付かないまま釣り場を移動しようとするなどして同じ態勢で船外機のスロットルグリップを左手で握って操船していた可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長Bが死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、本事故当時の船長Bの見張りの状況について明らかにすることはできなかった。

- (1) 船長Bは、ふだん、船外機を中立運転としてB船を漂泊させた後、左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で一本釣り漁を行っていたこと。
- (2) 船長Bは、本事故発生前、海上保安庁が立入検査を行った際、左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で、船外機のスロットルグリップを左手で握って操船していた

	<p>こと。</p> <p>A船及びB船は、両船の損傷状況から、A船の船首部とB船の左舷中央部付近とが衝突した後、A船の船首部がB船の左舷船尾部に乗り揚がったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前記のとおり衝突したと考えられることから、A船の船首部がB船の左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けるなどしていた船長Bの上半身に当たって外傷性脊髄損傷により死亡したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、高手島北岸に沿って航行中、船長Aが、同島北方沖に他船はいないと思い込み、右舷方の岩礁や本件岩に意識を向け、正船首方の見張りを適切に行っていなかったため、南西進中のB船に至近となるまで気付かず、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。また、B船は、南西進中にA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、接近するA船に気付かないまま釣り場を移動しようとするなどして左舷船尾部船倉の蓋の上に船尾方を向いて腰を掛けた態勢で、船外機のスロットルグリップを左手で握って操船していた可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長Bが死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、船長Bの見張りの状況について明らかにすることはできなかった。</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、慣れた海域を航行する場合であっても、自船に搭載している航海計器（レーダー等）を有効に使用するとともに、特定の方向のみに意識を向けることなく、あらゆる手段を使って常時周囲の適切な見張りを行い、他船を見落とさないようにすること。