

## 船舶事故調査報告書

令和7年3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 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年3月19日 12時30分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市宮崎港東方沖 宮崎港南防波堤仮設灯台から真方位114° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯31° 54.3′ 東経131° 31.8′）
事故の概要	押船第二海峡 <sup>かいきょう</sup> は、浚渫船第五青竜 <sup>せいりゅう</sup> を押航して北北西進中、また、プレジャーボート泰丸 <sup>やす</sup> は、船首を西方に向けて釣りをしながら錨泊中、第五青竜と泰丸とが衝突した。 第五青竜は、右舷船首部の錨に擦過傷を生じ、また、泰丸は、左舷中央部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月9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 押船 第二海峡、19トン 260-36034長崎、長崎海事工業有限公司（A社） 16.15m×5.40m×1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,169kW（合計）、平成8年7月 B 浚渫船 第五青竜、約927トン なし、A社 50.00m×16.00m×3.50m、鋼 なし、平成8年 C プレジャーボート 泰丸、5トン未満 295-27255宮崎、個人所有 7.34m（Lr）×2.01m×0.79m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、昭和62年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 43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15年5月26日 免許証交付日 令和5年4月10日 （令和10年5月25日まで有効） 甲板員A 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 平成11年1月27日  免許証交付日 令和6年1月23日  (令和11年1月26日まで有効)</p> <p>C 船長C 70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 平成元年8月17日  免許証交付日 令和5年10月18日  (令和11年8月16日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし</p> <p>B 右舷船首部の錨に擦過傷</p> <p>C 左舷中央部外板に亀裂を伴う凹損、操舵区画に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北西、風力 5、視程 約5M</p> <p>海象：うねり 波向北北西、波高約1～1.5m、潮汐 高潮時</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、空船のB船と、B船の船尾凹部に船首を連結したA船とで押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、大分県の造船所に回航する前の休憩の目的で、令和6年3月19日08時30分ごろ、宮崎県川南町川南漁港<sup>かわみなみ</sup>に向け、同県日南市外浦港<sup>にちなん とのうら</sup>を出港した。（図1参照）</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図1 A船押船列</p> <p>甲板員Aは、外浦港東方沖で単独の航海当直につき、GPSプロッター及び0.75Mレンジのオフセンターにより前方が約1M映るよう設定したレーダーを作動させ、操舵室中央部の操縦席に腰を掛け、約7ノットの対地速力で手動操舵によりA船押船列を北北東進させた。</p> <p>甲板員Aは、宮崎市戸崎鼻<sup>とさま</sup>東方沖を通過する頃、ふだん陸岸から離</p>

	<p>れた海域を北進していたが、風力5の北西風及び北北西からの波高約1～1.5mのうねりを受けるようになったので、風波の影響が少ない陸岸寄りを航行することとした。</p> <p>甲板員Aは、うねりに加えて海面に白波が立っており、レーダーの海面反射等の調整を行ったものの、レーダー画面が明瞭に映らず、また、目視でも小型船舶を視認しにくいと感じる中、左舵を取ってA船押船列を北北西進させた。</p> <p>甲板員Aは、B船の船首方から風波を受け、波が船首をたたく状況下、B船のクレーン操縦室による船首方の死角を補う目的で船首を左右に振りながら、レーダー及び目視により周囲を確認し、船首方に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、操船を続けた。</p> <p>甲板員Aは、12時30分ごろ、突然、操舵室の右舷方至近を何か船尾方に流れていくのを目撃したので、減速して中立運転とし、操舵室を出たところ、右舷船尾方に転覆したC船を視認し、C船と衝突したことに気付き、船長Aに報告した。</p> <p>船長Aは、A船押船列を反転させてC船に向かい、乗組員に船長Cを救助させ、船長Cに負傷がないことを確認した後、118番通報するとともに、A社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船押船列は、C船をえい航して宮崎港に入港した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時30分ごろ宮崎港を出港し、釣り場を移動して釣りを行った後、11時00分ごろ宮崎港東方沖の釣り場に到着した。</p> <p>船長Cは、C船の船外機を停止して船首を西方に向け、船首部から錨を投下し、錨泊して釣りを始めた。</p> <p>船長Cは、後部甲板の両舷に渡した板の右舷側に腰を掛け、右舷方に竿を出し、竿先に意識を集中して釣りを行っていた。</p> <p>船長Cは、ふと南方を見たところ、至近にA船押船列を認め、船外機を始動して後進に操作したものの間に合わず、C船とB船の右舷船首部が衝突し、衝撃で落水した。</p> <p>船長Cは、固型式救命胴衣を着用し、転覆したC船の船底につかまっていたところ、A船押船列の乗組員により救助された。</p> <p>C船は、A船押船列にえい航されて宮崎港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船押船列、写真2 C船参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Cは、本事故発生場所付近で、月に約10回釣りを行っており、ふだん航行中の船舶がC船を避けてくれていたので、本事故当ても、航行中の船舶がC船を避けてくれると思い、周囲の見張りを行っていなかった。</p> <p>C船は、本事故当時、錨泊中の船舶が表示すべき黒色球形形象物を</p>

	掲げていなかった。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A あり、B なし、C あり A 船押船列は、風力5の北西風及び北北西からの波高約1～1.5mのうねりがあり、海面に白波が立つ状況下、宮崎港東方沖を北北西進中、甲板員Aが、前路に他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊しているC船に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。 甲板員Aは、針路を北北西に定めた後、レーダー及び目視により周囲を確認し、船首方に他船を認めなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。 甲板員Aは、降雨及び波高約1～1.5mのうねりがあり、海面に白波が立つ状況下、次のことから、前路で錨泊中のC船に気付かなかった可能性があると考えられる。 (1) 船体が白色のC船が波間に紛れて視認しにくい状況であった。 (2) 小型船舶のC船が、レーダーに明瞭に映らず、C船の映像を確認しにくい状況であった。 C船は、風力5の北西風及び北北西からの波高約1～1.5mのうねりがある況下、宮崎港東方沖で船首を西方に向けて釣りをしながら錨泊中、船長Cが、航行中の船舶がC船を避けてくれると思い、釣りに集中し、周囲の見張りを行っていなかったことから、接近するA船押船列に気付くのが遅れ、船外機を始動して後進に操作したものの間に合わず、A船押船列と衝突したものと考えられる。 船長Cは、ふだん航行中の船舶が錨泊中のC船を避けてくれていたことから、本事故当時も航行中の船舶がC船を避けてくれると思ったものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、宮崎港東方沖において、風力5の北西風及び北北西からの波高約1～1.5mのうねりがある状況下、A船押船列が北北西進中、C船が船首を西方に向けて釣りをしながら錨泊中、甲板員Aが、前路に他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、前路で錨泊中のC船に気付かず、また、船長Cが、航行中の船舶がC船を避けてくれると思い、周囲の見張りを行っていなかったため、衝突を避ける措置を採るのが遅れ、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。 ・航海当直者は、沿岸付近では小型船舶が増えること、気象海象の

	<p>状況によってはレーダーで小型船舶の探知が困難になることに留意し、適切かつ慎重な見張りを実施すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 釣りをしながら錨泊する小型船舶の船長は、釣りのみに集中せずに周囲の見張りを適切に行うこと。また、航行中の船舶が自船を避けてくれると思わず、接近する他船を早期に発見し、余裕のある時期に注意喚起を行い、早期に機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採ること。</li><li>・ 小型船舶の船長は、小型船舶が、他船から見えにくく、レーダーにも映りにくいので、他船のレーダーで探知されやすいよう航海用レーダー反射器を設置することが望ましい。</li><li>・ 船長は、錨泊する場合、黒色球形形象物を掲げること。</li></ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



写真1 A船押船列

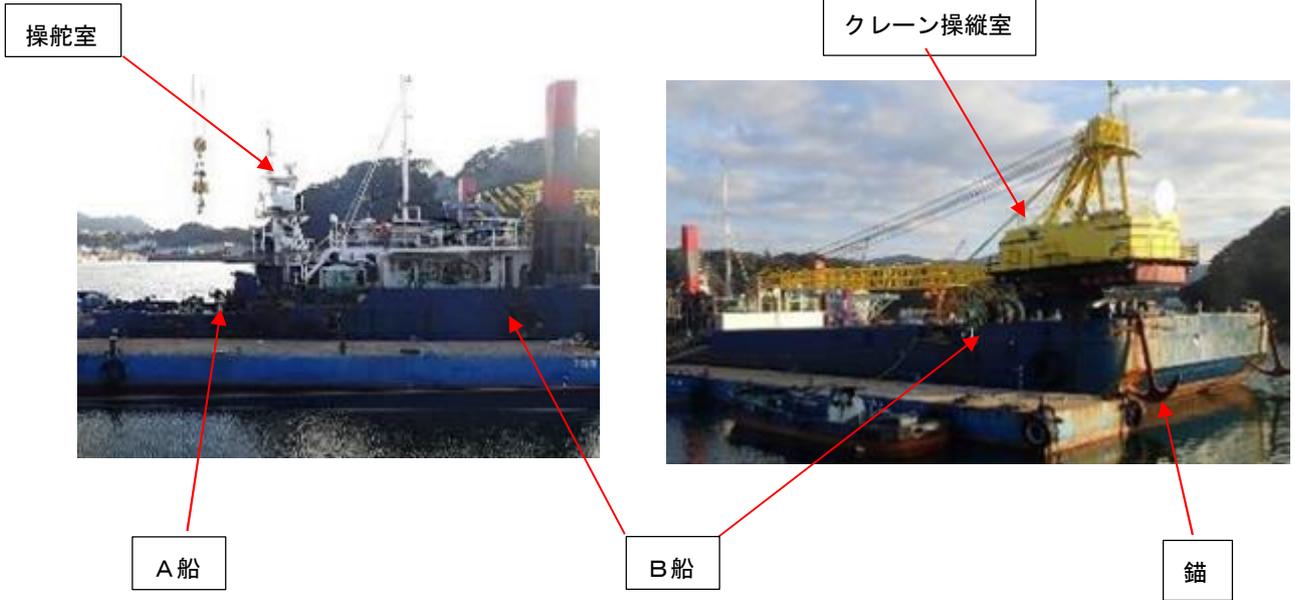


写真2 C船 (A社提供)

