

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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4月14日 13時24分ごろ
発生場所	長崎県西海市松島西方沖 <small>おおひま</small> 大墓島大瀬灯台から真方位312° 4.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 55.5′ 東経129° 28.9′）
事故の概要	砂利採取運搬船 <small>りゅうぎょく</small> 龍玉丸は、南南東進中、また、漁船 <small>たいせい</small> 大成丸は、北進中、両船が衝突した。 大成丸は、船長及び作業員が軽傷を負い、船首部に圧壊等を生じ、また、龍玉丸は、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月15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	<p>A 砂利採取運搬船 龍玉丸、1,580トン 133064、株式会社丸道興産（A社） 75.63m×14.80m×7.82m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成4年5月</p> <p>B 漁船 大成丸、7.9トン NS2-13963（漁船登録番号）、個人所有 13.34m（Lr）×2.90m×1.05m、FRP ディーゼル機関、285kW（動力漁船登録票による）、 平成4年12月30日 （写真1 参照）</p>
	
	写真1 B船の外観

乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年5月26日 免状交付年月日 令和元年10月1日 免状有効期間満了日 令和6年12月13日</p> <p>航海士A 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年10月24日 免状交付年月日 令和2年10月20日 免状有効期間満了日 令和7年10月23日</p> <p>B 船長B 62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 昭和59年12月27日 免許証交付日 令和元年7月25日 (令和6年12月26日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷2人（船長B及び作業員）</p>
損傷	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊等（写真2参照）</p> <div data-bbox="593 1088 1423 1581" data-label="Image"> </div> <p>写真2 B船の船首部（第七管区海上保安本部提供）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波向 東、波高 約0.4m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、海砂採取の目的で、令和6年4月14日05時30分ごろ長崎県佐世保港第1区を出航し、07時00分ごろ西海市小立島^{こたて}南方沖に投錨して海砂約1,600m³を採取した後、12時58分ごろ抜錨して熊本県八代市八代港に向けて南南東進を始めた。</p> <p>航海士Aは、13時05分ごろ昇橋して船長Aから操船を引き継いで単独の当直に就き、操舵室中央にある操舵スタンド後方に置いた椅</p>

子に腰を掛け、操舵スタンド左舷側に2台あるレーダーのうち1台を使用し、コンパス指度を161°として自動操舵により、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で操船を続けた。

航海士Aは、レーダーで船首方約3M付近に2隻の船舶の映像を認め、その後目視で2隻の船舶が漁船であることが分かり、2隻ともほとんど移動していないように見えたので、漂泊して漁をしていると思った。

航海士Aは、右舷船首方のB船まで約1.5M付近となった頃、B船が少しずつ北進しているのが分かり、このままの針路でA船を航行させるとB船と接近すると思い、2隻の間を通過しようと考え、13時18分ごろコンパス指度を158°として自動操舵のまま操船を続けた。

航海士Aは、13時22分ごろ、右舷船首方約0.5M付近にいたB船が左転を始めたのが分かり、左転したB船と衝突することはないと思い、もう1隻の漁船の動静を確認しようとしてB船から目を離し、左舷船首方の漁船の監視を始め、その後B船が左旋回を続けることに気付かなかった。

航海士Aは、ふと視線を右舷方に戻したところ、B船がA船の船首方に向かって接近していることが分かり、汽笛を鳴らすことよりも衝突を避けることを優先し、主機を全速力後進としたものの及ばず、13時24分ごろA船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

(図1 参照)

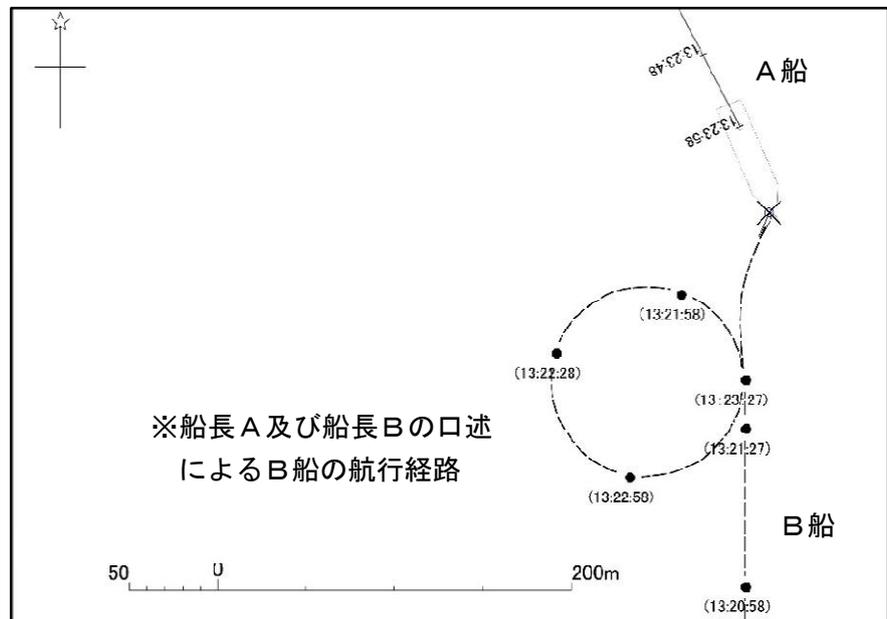


図1 推定航行経路図(拡大)

B船は、船長B及び作業員1人(以下「作業員B」という。)が乗り組み、一本釣り漁の目的で、05時00分ごろ長崎県平戸市宮ノ浦漁港を出航し、長崎県西彼杵半島西岸の天然礁を移動しながら手釣り

による漁を行い、12時00分ごろ長崎市大墓島西方沖で漁を終え、帰航を始めた。

B船は、作業員Bが船首甲板の構造物に腰を掛け、船長Bが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、操舵室前面左舷側下部にある魚群探知機能付きのGPSプロッター（以下「GPS魚探」という。）を作動させ、レーダーを使用せず、手動操舵により、約6knの速力で北進した。（写真3、写真4参照）



写真3 B船の操舵室



写真4 B船の前方見通し

船長Bは、釣果が良くなかったため、GPS魚探に反応があれば、もう少し漁をしたいと思い、GPS魚探の画面を見ながら操船していたので、船首方から南南東進するA船に気付かなかった。

船長Bは、GPS魚探の画面に魚影らしき画像が映ったので、魚影を確認しようとし、左旋回で一周して元の場所に戻り、再び北進を開始した直後に右舵を取ってB船をA船に向かって接近させ、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、衝突の衝撃で頭部を旋回窓の窓枠にぶつけ、付近を見渡してA船と衝突したことに気付き、機関を中立にして作業員Bの状況を確認したところ、作業員Bが前頭部を打って痛みを訴えていたので、118番通報を行って本事故の発生を通報し、救援を要請した。

船長Bは、海上保安庁から、巡視艇の到着を待つより、付近の港にB船を入港させた方が早く負傷者の救援が可能となるので、西海市瀬戸港に救急車を手配する旨を伝えられたが、瀬戸港に入港しなかったため、経験のあるA船の甲板長をB船に乗せて瀬戸港に向かった。

作業員Bは、B船が瀬戸港に入港した後、救急車で病院に搬送され、頭部打撲と診断された。

船長Bは、左前頭部が切れて出血したが、病院には行かず、自分で血止めを行った。

（付図1 推定航行経路図 参照）

その他の事項

航海士Aは、A社の所有する貨物船の航海士として約30年の経験を有し、本事故当時、睡眠不足や疲れを感じておらず、健康状態は良好であり、飲酒もしていなかった。

	<p>船長Bは、小型漁船の船長として45年以上の経験を有し、本事故当時、睡眠不足や疲れを感じておらず、健康状態は良好であり、飲酒もしていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、松島西方沖を南南東進中、航海士Aが、右舷船首方にいたB船が左旋回で一周した後、A船に接近していることに気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、右舷船首方にいたB船が左転を開始した後、左転したB船と衝突することはないと思い、もう1隻の漁船の動静を確認しようとしてB船から目を離し、見張りを適切に行っていなかったことから、B船が左旋回で一周した後、A船に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船がA船の船首方に向かって接近していることが分かった際、汽笛を鳴らすことよりも衝突を避けることを優先したことから、主機を全速力後進とし、汽笛による警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、松島西方沖を北進中、船長Bが、船首方にいた南南東進するA船に気付かなかったことから、GPS魚探の画面に映った魚影を確認しようとし、左旋回で一周して元の場所に戻り、再び北進を開始した直後に右舵を取ってB船をA船に向かって接近させ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、釣果が良くなかったので、GPS魚探に反応があれば、もう少し漁をしたいと思い、GPS魚探の画面を見ながら操船し、見張りを行っていなかったことから、A船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、松島西方沖において、A船が南南東進中、B船が北進中、航海士Aが、右舷船首方にいたB船が左転を始めた後、もう1隻の漁船の動静を確認しようとしてB船から目を離し、見張りを適切に行っていなかったため、B船が左旋回で一周した後、A船に接近していることに気付かず、また、船長Bが、GPS魚探の画面を見ながら操船し、見張りを行っていなかったため、船首方にいたA船に気付かず、B船をA船に向かって接近させ、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"> ・貨物船等の船橋当直者は、小型漁船と接近する場合、漁ろうに従事していなくても、漁をするための準備作業をしていることもあ

	<p>り得るので、相手船の一時的な操船だけから衝突の危険がないと判断することなく、衝突のおそれが完全になくなるまで見張りを継続すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 貨物船の船橋当直者は、他の船舶の操船の意図が理解できないとき又は避航動作に疑いがあるときは、早期に汽笛による警告信号を行うとともに必要に応じて適切な避航動作を取ること。・ 小型漁船の船長は、操船中に魚群探知機等を見ることに集中せず、常に周囲の見張りを適切に行うこと。・ 小型漁船の船長は、同乗者がいる場合、可能な限り、見張りの補助に当たらせることが望ましい。
--	--

付図1 推定航行経路図

