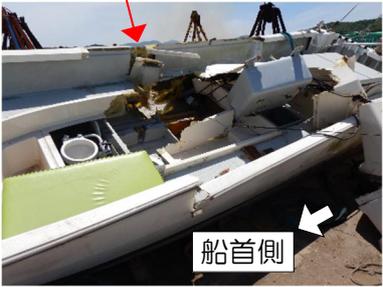


船舶事故調査報告書

令和7年8月27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5月11日 14時07分頃
発生場所	熊本県上天草市カドノ鼻東方沖 上天草港柳防波堤灯台から真方位094°920m付近 (概位 北緯32°32.8′ 東経130°27.1′)
事故の概要	遊漁船美羽は、北東進中、また、プレジャーボート蛭子丸は、船首を南東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 蛭子丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、また、美羽は、船首部船底の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5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。
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 遊漁船 美羽、3.3トン KM3-53582（漁船登録番号）、個人所有 9.55m(Lr)×2.45m×0.83m、FRP ディーゼル機関、209.60kW、平成10年9月10日 第293-33358号（船舶検査済票の番号） (写真1 参照)</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>写真1 A船（上架中）</p> <p>B プレジャーボート 蛭子丸、5トン未満 293-28494熊本、個人所有</p>

	<p>6.58m (Lr) × 2.01m × 0.62m、FRP ディーゼル機関、73.6kW、平成6年7月 (写真2 参照)</p> <p>オーニング(日よけ、雨よけ)</p>  <p>写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 51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29年5月19日 免許証交付日 令和3年11月8日 (令和9年5月18日まで有効)</p> <p>B 船長B 40歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年8月21日 免許証交付日 令和2年4月6日 (令和7年8月20日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部から船尾部にかけて船底に擦過傷、プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損等 B 右舷中央部外板に亀裂及び破口、操舵室囲壁に脱落等(写真3、写真4参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>亀裂等</p>  <p>→ 船首側</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>亀裂</p>  <p>船首側</p> </div> </div> <p>写真3 B船の外板の損傷状況 写真4 B船の甲板上の損傷状況</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、令和6年5月11日05時40分頃に上天草市貝場漁港の係留地を出航し、上天草市湯島周辺の釣り場で遊漁を行った後、13時40分頃帰途に就いた。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、釣り客を前部及び後部甲板に3人ずつ乗せ、0.5マイルレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たった。</p> <p>A船は、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で満越ノ瀬戸を東進し、大矢野橋の下を通過して柳ノ瀬戸に入った。</p> <p>船長Aは、A船の船首部が浮上して船首方に死角が生じていたので、船首を左右に振って船首方を目視で確認しながら航行を続け、黒岩鼻南東方沖において左舷船首方を一見したところ、予定針路上の‘カドノ鼻と薩摩瀬とに挟まれた水路’(以下「カドノ鼻東方水路」という。)に他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、上天草港柳港区(以下「柳港」という。)南方沖で約17knの速力に増速してカドノ鼻東方水路に向けて左転を開始したが、前路に他船はいないと思い、船首を左右に振らず、薩摩瀬に近づきすぎないように右舷船首方の同瀬を見たりGPSプロッターを確認したりしながら、小さく左舵を取って徐々にA船を左転させていった。</p> <p>船長Aは、A船を北東進させていた際、薩摩瀬に向けていた視線を船首方に戻したところ、船首至近にB船のオーニングを認め、急いで機関を中立としたが、14時07分頃、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突し、A船がB船を乗り越り、B船が左舷側に転覆した。</p> <p>(図1 参照)</p>

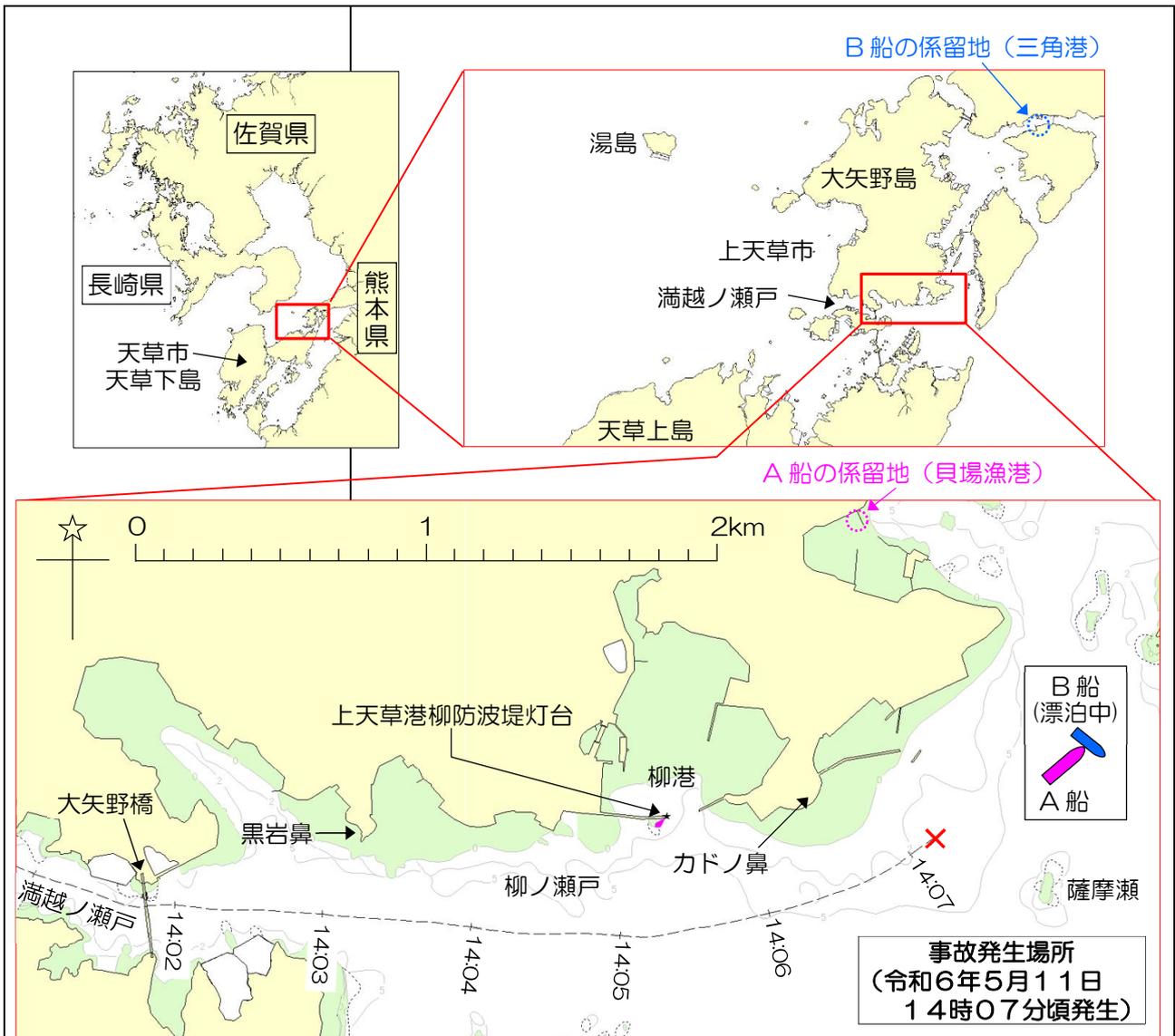


図1 航行経路図

船長Aは、操舵室を出て周囲を確認し、船尾方に転覆したB船と海中から浮上してきた船長Bを認めたので、船長Bに向かってロープを投げ、釣り客と協力して船長BをA船に引き揚げた後、船長Bの負傷状況を確認した。

船長Aは、その後、釣り客の負傷状況及びA船の損傷状況の確認を行うとともに、海上保安庁へ118番通報を行った。

B船は、救命胴衣を着用した船長Bが1人で乗り組み、12時00分頃に熊本県三角港の係留地を出航し、12時30分頃カドノ鼻東方水路に到着後、薩摩瀬寄りの水深が深い場所で機関を停止して釣りを開始した。

船長Bは、釣りを行っていたところ、遊漁船1隻が大きく迂回してB船を避航するのを認め、また、カドノ鼻東方水路では、他船は薩摩瀬寄りの水深が深い場所を航行するという認識があったので、他船の

	<p>航行の支障とならないようにカドノ鼻側の水深が浅い場所に移動し、再び機関を停止して釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、B船の船首が南東方を向き、船体がゆっくりと東北東方に流される状況下、後部甲板から右舷方に釣り竿を出し、周囲の見張りをを行いながら釣りを行っていたところ、柳港南方沖に東進するA船を認め、A船が左転しながらカドノ鼻東方水路に向けて航行していることが分かった。</p> <p>船長Bは、ふだんから漂泊中のB船を他船が避けて航行しており、また、本事故当時は水深の浅い場所で漂泊していたので、A船がB船を避けると思い、A船を見ていたところ、A船が徐々に左転し、A船の船首がB船の船首方近くに向くようになったが、A船がB船に近い場所を通過していくものと思った。</p> <p>船長Bは、引き続きA船を見ていたところ、両船の距離が約90mとなったとき、A船が更に左転し、A船の船首がB船に向くようになり、衝突の危険を感じてA船に向かって釣り竿を振ったが、A船の船首部が浮上してA船の操舵室が見えなかった。</p> <p>船長Bは、A船の操船者がB船に気付いておらず衝突は避けられないと考え、船首部に退避しようとしたが、操舵室左舷側の甲板まで移動したとき、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突時、左舷側に倒壊したB船の操舵室囲壁が体に当たって海中に転落し、転覆したB船の下に入り込んだが、同場所から脱出して海上に浮上し、船長A等によってA船に引き揚げられた。</p> <p>船長Bは、A船に乗船して貝場漁港に向かい、その後、帰宅したが、体に痛みがあったので、後日病院を受診したところ、外傷性腰椎症、腰背部打撲等と診断された。</p> <p>B船は、船長BがB船の整備を依頼していたマリーナを通じてクレーン台船を手配し、本事故当日、同台船に引き揚げられた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) A船の遊漁船業の状況</p> <p>船長Aは、熊本県知事から遊漁船業者としての登録を受け、遊漁船の船長としての経験が約7年あり、自らを遊漁船業務主任者に選任して上天草市や天草市の周辺海域で遊漁を行っていた。</p> <p>(2) A船のレーダーの状況</p> <p>船長Aは、本事故の約1年前、A船のレーダーを交換後、満越ノ瀬戸や柳ノ瀬戸などの狭い海域においてレーダー画面にノイズが表示されるようになり、自身で感度調整等を行ってもノイズを消すことができず、他船のレーダー映像の確認に支障を来していたので、ふだんから同海域ではレーダーを確認していなかった。</p> <p>(3) B船の汽笛等の状況</p> <p>B船には、汽笛が備えられていたが、本事故当時、汽笛は故障</p>

	<p>していた。また、B船の操舵室には音響信号器具として笛が置かれていたが、船長Bは、A船の操船者がB船に気付いていると思っていたので、笛を鳴らさなかった。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、カドノ鼻東方水路において、北東進中、船首方に死角を生じた状況下、船長Aが、船首を左右に振ったりレーダーを確認したりして船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、柳ノ瀬戸を航行中、予定針路上のカドノ鼻東方水路を一見した際、他船を認めなかったことから、カドノ鼻東方水路には他船はいないと思い、船首を左右に振らず、右舷船首方の薩摩瀬を見るなどしながら、小さく左舵を取り、B船が死角に入った状態でカドノ鼻東方水路に向けて航行したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーの交換後、柳ノ瀬戸などの狭い海域においてレーダー画面にノイズが表示されるようになったが、ノイズを消すことができず、他船のレーダー映像の確認に支障を来たしていたことから、ふだんから同海域ではレーダーを確認しておらず、本事故当時もレーダーを確認していなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、カドノ鼻東方水路において、船首を南東方に向けて漂流中、船長Bが、B船の漂流場所付近に向けて徐々に左転するA船を認めたものの、A船がB船を避けると思い、余裕のある時機にB船を移動させなかったことから、その後A船の船首がB船に向くようになり、衝突の危険を感じたが、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだんから漂流中のB船を他船が避けて航行しており、また、本事故当時は水深の浅い場所で漂流していたことから、A船がB船を避けると思ったものと考えられる。</p> <p>B船の汽笛は、本事故当時、故障していたものと推定される。また、B船の操舵室には音響信号器具として笛が置かれていたが、船長Bは、衝突の危険を感じてA船に向かって釣り竿を振るまではA船がB船を避けると思っていたことから、笛を鳴らさなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、カドノ鼻東方水路において、A船が船首方に死角を生じた状況で北東進中、船長Aが、目視及びレーダーによる適切な見張りを行っていなかったため、B船に気付くのが遅れ、また、B船が漂流中、船長Bが、自船の漂流場所付近に向けて徐々に左転するA船を認</p>

	<p>めたものの、A船がB船を避けると思い、余裕のある時機に衝突回避動作を採らなかったため、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、船首方に船首浮上による死角を生じている場合、随時船首を左右に振って死角を解消したり、レーダーを有効活用したりして適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、レーダー画面のノイズを除去できないなど他船のレーダー映像の確認に支障を来たす場合、専門の業者に依頼してレーダーの点検及び整備を行うこと。 ・ 漂流中の小型船舶の船長は、自船の漂流場所付近に向けて転舵しながら航行する他船を認めた場合、他船が自船に気付いていない可能性を考慮し、汽笛又は携帯式エアホーンなど大きな音を出せる器具を使用して前広に注意喚起を行うほか、余裕のある時機に衝突回避動作を採ること。 ・ 船舶所有者又は船長は、汽笛が故障した場合、速やかに修理や交換を行うこと。