

船舶事故調査報告書

令和8年1月14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9月27日 07時16分頃
発生場所	熊本県天草市鬼池港北東方沖 鬼池港防波堤A東灯台から真方位044°1,800m付近 （概位 北緯32°33.7′ 東経130°12.3′）
事故の概要	遊漁船新功丸は、東南東進中、また、プレジャーボート初洋は、船首を南方に向けて漂流中、両船が衝突した。 初洋は、船長及び同乗者1人が負傷し、右舷船尾部外板の破口等を生じ、また、新功丸は、船首部船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和6年9月30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 新功丸、4.9トン KM3-52407（漁船登録番号）、個人所有 12.45m(Lr)×2.63m×0.81m、FRP ディーゼル機関、366.00kW、平成10年10月6日 第293-33564号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 初洋、0.6トン NS3-406483（漁船登録番号）、個人所有 5.46m(Lr)×1.68m×0.67m、FRP ガソリン機関（船外機）、22.1kW、平成5年11月1日 第292-50726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7年2月23日 免許証交付日 令和6年6月18日 （令和12年2月22日まで有効） B 船長B 74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4年7月29日 免許証交付日 令和4年6月20日 （令和9年7月28日まで有効）

<p>死傷者等</p>	<p>A なし B 重傷 1人（船長B）、軽傷 1人（同乗者）</p>
<p>損傷</p>	<p>A 船首部船底外板に擦過傷、プロペラに曲損等 B 右舷船尾部外板に破口、左舷中央部外板に亀裂、操舵スタンドに脱落等（写真1参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>脱落した操舵スタンド</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>脱落した操舵スタンド</p> <p>操舵スタンドが設置されていた場所</p> <p>亀裂部</p> <p>破口部</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">写真1 B船の損傷状況</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西北西流約2.5ノット (kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び乗組員1人（以下「乗組員A」という。）が乗組み、釣り客3人を乗せ、令和6年9月27日05時40分頃（薄明時）に鬼池港北東方沖の釣りのポイントに向けて熊本県上天草市串漁港内の係留場所を出航した。（写真2参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船（上架時）</p> </div> <p>船長Aは、06時30分頃に釣りのポイントに到着後、左右両舷から釣りを行う釣り客同士の仕掛けが絡まないように船首を潮流（西北西流）が流れて来る方向（東南東方）に向けて主機を中立とし、A船を潮流に流しながら遊漁を開始した。</p> <p>また、船長Aは、夜が明け、晴れて視界が良かったので、出航時か</p>

ら作動させていたレーダーを停止した。

船長Aは、遊漁を開始後、乗組員Aと共に甲板上で釣り客の世話をしながら時折目視で見張りを行っていたが、周囲には遊漁船（右舷船首方の近くに1隻、左舷船首方及び右舷船首方の遠方にそれぞれ数隻）しかおらず、小型のプレジャーボート（以下「小型ボート」という。）は見掛けなかった。（図1参照）

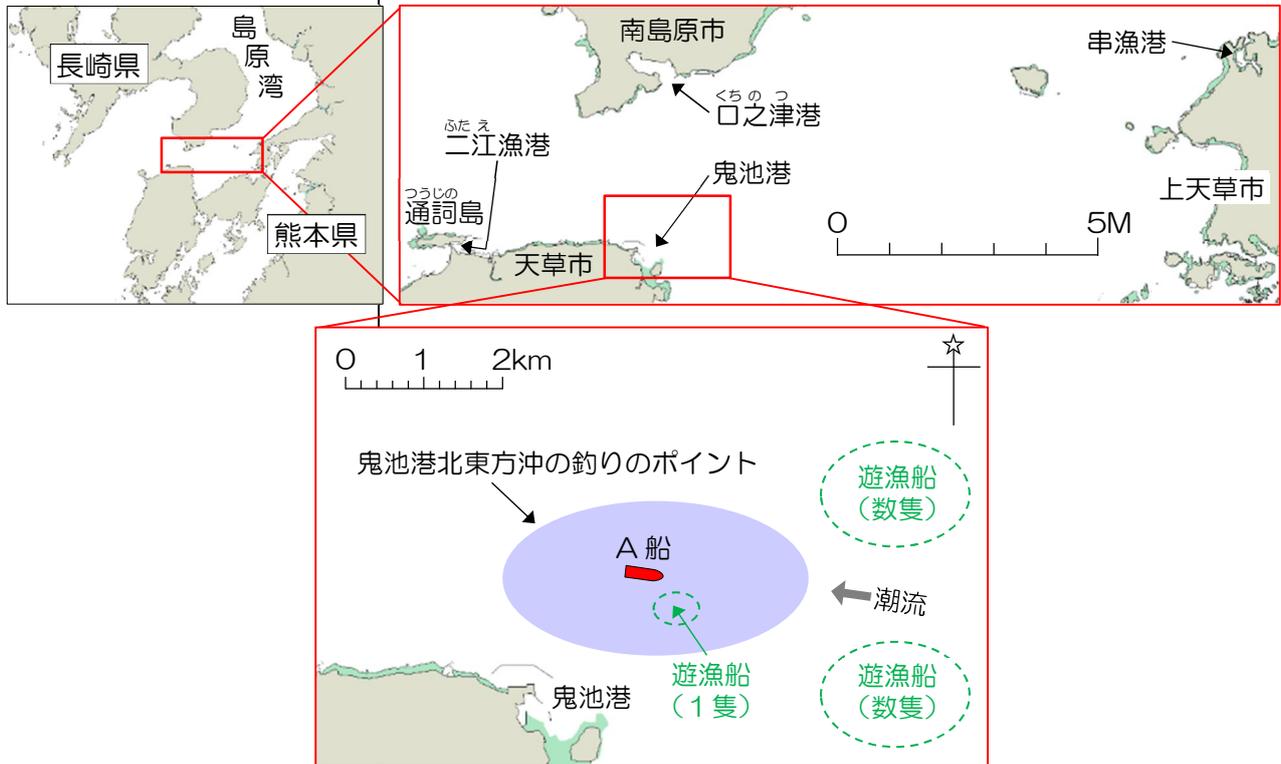


図1 船長Aが認めた遊漁船のおおよその位置

船長Aは、遊漁中、A船の船首が東南東方に向き続けるように遠隔操縦リモコンを使用して前進と転舵を繰り返していた。

船長Aは、その後、魚が釣れなくなったので、潮上り^{しおのぼ}*1を行うこととした。

船長Aは、潮上りを行う前、後部甲板から、左舷方や右舷方を見たり、操舵室左右両舷の通路越しに船首方を見たりしたが、遊漁中と同様に、遊漁船しか目に入らず、小型ボートは見掛けなかった。（写真3参照）

*1 「潮上り」とは、漂泊中、潮流によって船体が流された際、潮流と反対の方向に船体を移動させることをいう。



写真3 操舵室左右両舷の通路越しに見た船首方の状況（上架時）

船長Aは、ふだん、小型ボートを見掛けた場合、小型ボートが見やすくなるように操舵室に置いた台の上に立ち、天窓から上半身を出して高い位置から見張りをを行い、遠隔操縦リモコンを使用して操船を行っていた。

しかし、船長Aは、周囲に小型ボートはいないと思っていたので、台の上には立たず、操舵室内で見張りや操船を行うこととし、07時14分頃A船を発進させて潮上りを開始した。

（写真4、写真5 参照）



写真4 操舵室の天窓から上半身を出した状態での船首方の見通し状況（上架時）及び操舵室内の状況



写真5 操舵室からの船首方の見通し状況（上架時）及び操舵室での操船姿勢の再現

A船が発進した際、乗組員Aは後部甲板で釣り客1人と会話をしており、別の釣り客2人は前部甲板で餌の付け替えなどを行っていた。その後、後部甲板の釣り客1人は前部甲板に移動した。（図2参照）

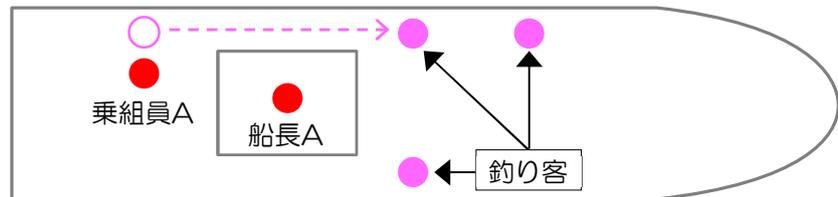


図2 A船乗組員と釣り客の乗船場所

船長Aは、レーダーを停止した状態で、左舷船首方や右舷船首方の遊漁船を見ながら手動操舵で操船に当たり、A船を約10knの対地速度で東南東進させていたところ、07時16分頃A船の船首部と前路で漂流していたB船の右舷船尾部とが衝突した。

（図3 参照）

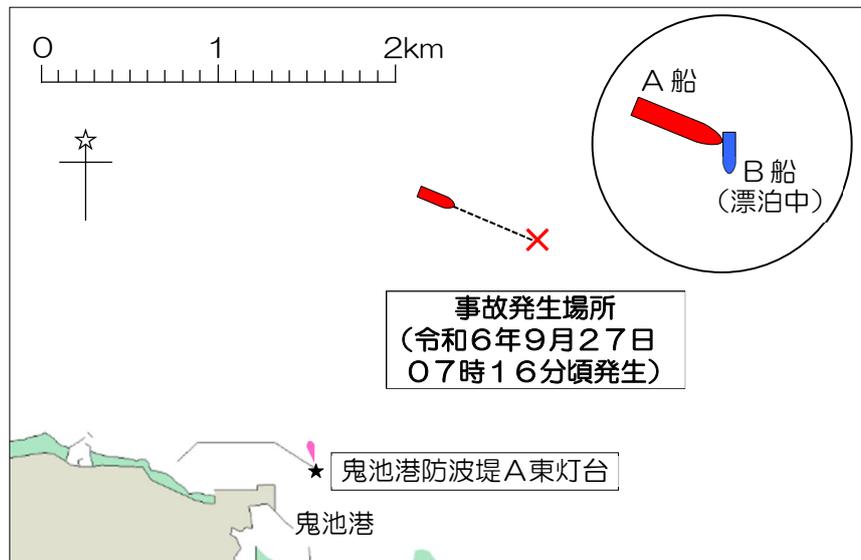


図3 事故発生経過概略図

船長Aは、船底部に衝撃を感じたので、すぐに主機を中立として操舵室から出たところ、A船の船尾部がB船の船尾部の上に乗った状態となっていること、また、B船の船首部にB船乗船者の1人（同乗者）が立っていることを認め、B船と衝突したことを知った。

A船は、その後すぐにB船の船尾部から下り、A船の船尾方至近にB船が位置する状況となった。

A船の釣り客2人は、もう1人のB船乗船者（船長B）がA船の左舷船尾近くの海上で声を上げたので、船長Bの存在に気づき、船長BをA船上に引き揚げた。

船長Aは、B船の船首部に立っていたB船の同乗者を、A船の釣り客1人と協力してA船上に引き揚げた。

（図4 参照）

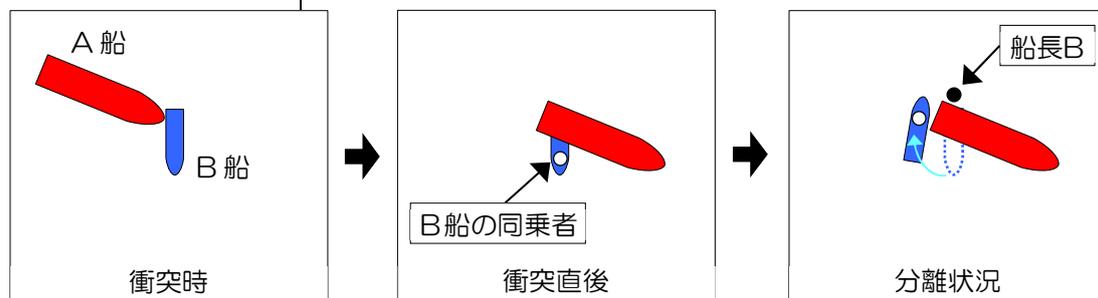


図4 衝突後のA船及びB船並びにB船乗船者の状況

乗組員Aは、B船乗船者の救助完了後、118番通報を行った。

船長Aは、乗組員Aと共にB船乗船者及びA船の釣り客の負傷状況並びに両船の損傷状況を確認し、B船乗船者が2人も負傷していること、また、B船の船尾部が浸水し、A船のプロペラにB船に積まれていたロープが絡まっていることが分かった。

船長Aは、A船の近くにいた遊漁船（以下「救援船」という。）が本事故の発生に気付いて現場に駆けつけ、救援船の船長からB船乗船者の鬼池港への搬送と救急車の要請を行うとの申し出があったので、救援船の船長にB船乗船者の搬送等を依頼した。

船長Aは、乗組員Aに救援船への同乗を指示し、救援船が鬼池港に向けて出発した後、A船のプロペラに絡まっていたB船のロープを除去した。

船長Aは、その後、A船でB船をえい航して天草市二江漁港に向かった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、06時40分頃に鬼池港北東方沖の釣りのポイントに向けて長崎県南島原市口之津港内の係留場所を出航した。

船長Bは、07時00分頃に釣りのポイントに到着後、潮流（西北西流）を左舷側から受けるように船首を南方に向けて船外機を停止

し、B船を潮流に流しながら釣りを開始した。

船長B及び同乗者Bは共に救命胴衣を着用し、船長Bは後部甲板に置いたクーラーボックスの上に腰を掛け、また、同乗者Bは前部甲板に置いた同ボックスの上に腰を掛け、いずれも左舷方に釣り竿を出して釣りを行っていた。(図5参照)

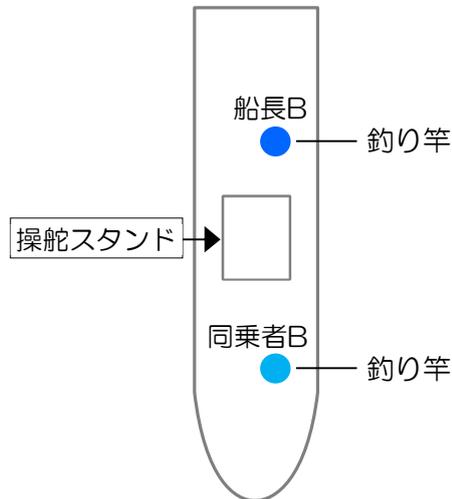


図5 B船乗船者が釣りを行っていた場所

船長Bは、釣りを開始後、時折目視で見張りを行っていたが、周囲には右舷方及び左舷船首方の遠方にそれぞれ数隻の遊漁船しかおらず、自船以外に小型ボートは見掛けなかった。また、右舷方の遊漁船までの距離は1km以上離れているように見えた。(図6参照)

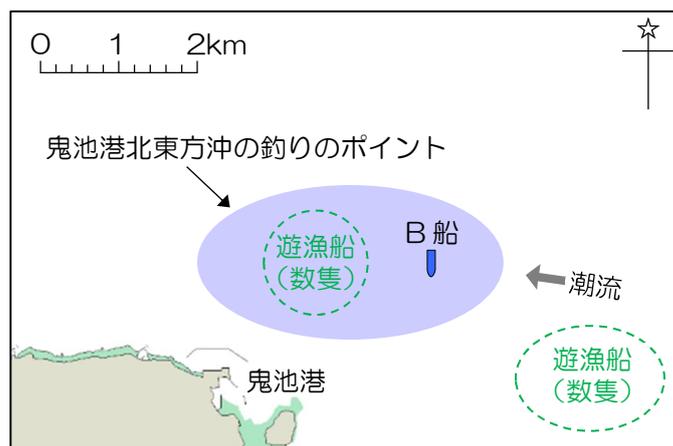


図6 船長Bが認めた遊漁船のおおよその位置

船長Bは、07時13分頃に自身の釣り竿に魚が掛かり、立って左舷方を向き、リールを巻いたり同乗者Bにたも(魚をすくう網)を準備するように声を掛けたりした。

船長Bは、その後、魚を釣り上げようとしていたとき、ふと後方を見たところ、B船の間近に迫ったA船が見えたが、直後に両船が衝突

	<p>し、A船の船体に押されて海中に転落した。</p> <p>同乗者Bは、立って左舷方を向き、船長Bが魚を釣り上げる様子を見ていたとき、B船とA船が衝突して突然B船が傾いたので、咄嗟にB船の船体を掴んだ。</p> <p>船長Bは、海中に転落後、A船の船底の下に入り込んだが、A船の左舷船尾方近くの海上に浮上し、A船の釣り客に救助された。</p> <p>同乗者Bは、海中には転落せず、B船の船首部で立っていたところを船長Aらに救助された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、A船上に救助された後、救援船に移乗して鬼池港まで搬送され、同港から救援船の船長が要請した救急車で天草市内の病院に搬送された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、病院の医師によって、それぞれ次のとおり診断され、船長Bは入院した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長B：90日間の加療を要する胸腰椎横突起骨折、棘突起骨折及び左肋骨骨折 ・ 同乗者B：4週間の加療を要する腰椎捻挫、左手関節捻挫及び左肩関節打撲傷
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 乗船経験及び健康状態</p> <p>① 船長A</p> <ul style="list-style-type: none"> a 小型船舶の船長としての経験が約40年あり、漁師として漁業に従事する傍ら、平成20年に熊本県知事から遊漁船業者としての登録を受けてからは遊漁船業も営んでいた。 b 鬼池港北東方沖で遊漁を行った経験は豊富であった。 c 本事故当時、健康状態は良好であった。 <p>② 船長B</p> <ul style="list-style-type: none"> a プレジャーボートの船長としての経験が約30年あった。 b 鬼池港北東方沖で釣りをを行った経験は豊富であった。 c 本事故当時、健康状態は良好であった。 <p>(2) 船長Aのレーダーの使用状況</p> <p>船長Aは、夜間のほか、霧や雨で視界が悪い場合、レーダーで他船の映像などを確認するようにしていたが、日中に視界が良い場合はレーダーを停止していた。</p> <p>(3) B船の船体形状及び装備</p> <p>B船は、和船型の船外機船で船体中央部に操舵スタンドが設けられていた。</p> <p>B船にはレーダー及び汽笛の装備はなく、音響信号器具として、操舵スタンドに笛が置かれていた。</p> <p>(4) 乗組員A及びA船の釣り客のB船に対する認識</p> <p>乗組員A及びA船の釣り客3人は、衝突するまでB船には気付いていなかった。</p>

	<p>A船の前部甲板の左舷側船首寄りの場所で釣りを行っていた釣り客は、潮上りを行う前、立った姿勢で船首方を一目見たが、B船は見えなかった。</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>(1) 事故発生の状況</p> <p>A船は、鬼池港北東方沖の釣りのポイントにおいて、潮上りのため東南東進中、船長Aが、操舵室の天窓から上半身を出して高い位置から見張りを行ったりレーダーを活用したりして、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鬼池港北東方沖の釣りのポイントにおいて、船首を南方に向けて漂泊中、船長Bが、左舷方を向いて釣りを行っていたところ、釣り竿に魚が掛かり、魚を釣り上げることに夢中になり、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、間近に接近するまでA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2) A船及びB船の位置関係</p> <p>① 船長Bは、07時00分頃に漂泊を開始後、右舷方の1km以上離れた場所に数隻の遊漁船を認めており、それらの遊漁船のうち1隻がA船であったものと考えられる。</p> <p>② A船及びB船は漂泊中、約2.5knの潮流（西北西流）がある状況下、A船は船首が東南東方に向き続けるように前進と転舵を繰り返していた一方、B船は潮流に流され続けていたことから、B船が徐々にA船に接近したものと考えられる。</p> <p>③ 07時14分頃に潮上りを行う前、船長Aは後部甲板から操舵室左右両舷にある通路越しに船首方を見たがB船を認めず、また、A船の前部甲板で釣りを行っていた釣り客が立った姿勢で船首方を見た際もB船を認めていないことから、このときB船はA船の船首部の死角に隠れていた可能性があると考えられる。</p> <p>(3) 船長Aの見張りの状況</p> <p>船長Aは、ふだん、小型ボートを見掛けた場合、小型ボートが見やすくなるように操舵室の天窓から上半身を出して高い位置から見張りを行っていたが、本事故当時、遊漁中に遊漁船しか認めず、また、潮上りを行う前に操舵室左右両舷にある通路越しに船首方を見た際も遊漁船しか認めなかったことから、小型ボートはいないと思い、高い位置から見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>

	<p>また、船長Aは、ふだん、夜間や視界が悪い場合、レーダー映像を確認するようにしていたが、本事故当時、晴れて視界が良かったことから、レーダーを停止していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、鬼池港北東方沖の釣りのポイントにおいて、A船が東南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、魚を釣り上げることに夢中になり、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、間近に接近するまでA船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</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"> ・ 遊漁船の船長は、潮上り等のために漂泊した状態から発進する際や航行中、自船の船首部の死角に海面上の高さが低い小型ボートが隠れていることも想定し、高い位置から見張りを行ったりレーダーを活用したりして船首方の見張りを適切に行うこと。 ・ プレジャーボートの船長は、漂泊して釣りを行っている際に魚が掛かった場合も、魚を釣り上げることにのみ集中せず、継続的に周囲の見張りを行うこと。 <p>また、このとき、自船に向けて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、汽笛や音響信号器具を使用して早期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。なお、音響信号器具は、携帯式エアホーンなど大きな音を出せる器具を備えることが望ましい。</p>