

# 船舶事故調査報告書

令和8年4月8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7年5月15日 05時42分頃
発生場所	熊本県天草市猪子田漁港南方沖 栖本港1号防波堤灯台から真方位152° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯32° 23.3′ 東経130° 17.2′）
事故の概要	漁船七福丸は、東南東進中、また、プレジャーボート シホは、南南西進中、両船が衝突した。 七福丸は、船長及び甲板員が負傷し、左舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、シホは、船長が負傷し、船首部先端の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和7年5月27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 漁船 七福丸、4.6トン KM3-51856（漁船登録番号）、個人所有 11.86m（Lr）×2.96m×0.79m、FRP ディーゼル機関、243.00kW、平成8年6月 第293-40303号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート シホ、1.3トン 295-39443熊本、個人所有 5.48m（Lr）×2.29m×1.05m、FRP ディーゼル機関、52.95kW、平成9年9月 （写真1、2 参照）
 <p>熊本海上保安部提供</p>	
乗組員等に関する情報	A 船長A 66歳

	<p>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16年11月18日  免許証交付日 令和6年2月15日  (令和11年11月18日まで有効)</p> <p>B 船長B 66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62年1月29日  免許証交付日 令和3年5月17日  (令和9年1月28日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 重傷 1人(甲板員)、軽傷 1人(船長A)  B 重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 左舷中央部外板に亀裂、操舵室左舷側に破口等  B 船首部先端に亀裂及び破口、船首部のハンドレールに曲損等  (写真3、4 参照)</p>
赤い部分はB船の船底塗料の付着	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>写真3 A船の損傷状況(熊本海上保安部提供)      写真4 B船の損傷状況(船長B提供)</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好  海象：海上 平穏  日出時刻：05時21分頃</p>
事故の経過	<p>(1) 本事故発生までの経過</p> <p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、法定灯火を表示するとともに、黄色回転灯を点灯し、養殖筏の清掃のため、令和7年5月15日05時20分頃に上天草市楠森島東方沖の養殖筏に向けて天草市白戸漁港を出航した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させて舵輪による手動操舵で操船に当たり、目視で楠森島と天草市平瀬島とに挟まれた大瀬戸の方向に進路を向け、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)でA船を東南東進させ始めた。</p> <p>このとき、甲板員Aは、操舵室の左舷側後部に立っていた。  なお、A船にはレーダーが装備されていなかった。  (写真5、6、図1 参照)</p>



写真5 船長Aの操船姿勢（再現）



写真6 甲板員Aの乗船場所

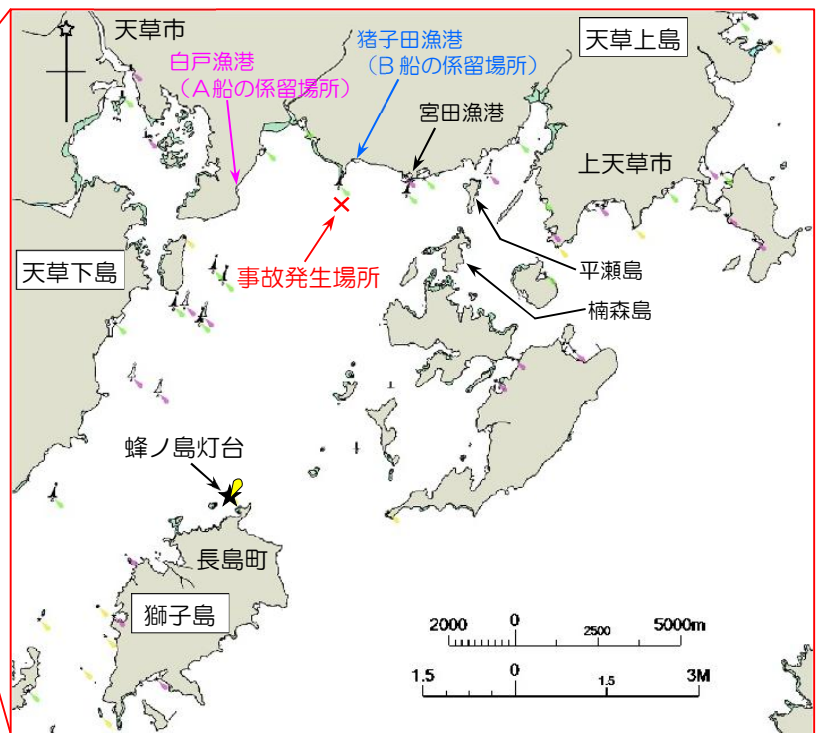
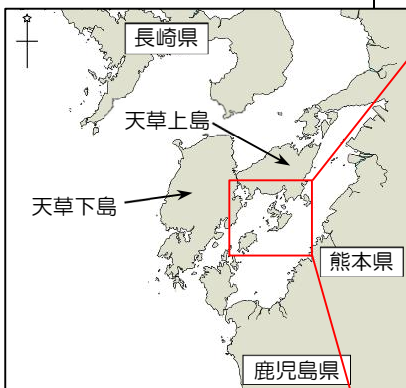


図1 事故発生場所概略図

船長Aは、ふだん楠森島東方沖の養殖筏に向かう際、宮田漁港沖でミニボート（漂泊中又は航行中）を見掛けることがあった。そのため、ミニボートと衝突事故を起こすとミニボートに大きな被害が生じると思い、船首遠方の宮田漁港の方を見ながら進路及び速力を保持した。

その後、船長Aは、宮田漁港から出航して南進するミニボートを数隻見掛けた。

船長Aは、ふだん明け方頃にA船で養殖筏の清掃に向かうとき、猪子田漁港沖合において、同漁港から出航する小型船舶を見掛けることがほとんどなかった。また、例え猪子田漁港から出航

する小型船舶がいたとしても、A船は法定灯火の表示のほか黄色回転灯を点灯しており、同小型船舶がA船を認識していれば、衝突のおそれがある状況になったとしても、A船が海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）上の保持船となるので、A船の船尾を避航していくと思った。

船長Aは、左舷方から接近する船舶はいないと思い、左舷方の船舶の状況を確認しないまま、引き続き左舷船首方の宮田漁港沖の海域を見ながら進路及び速力を保持していたところ、05時42分頃にA船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

（図2 参照）

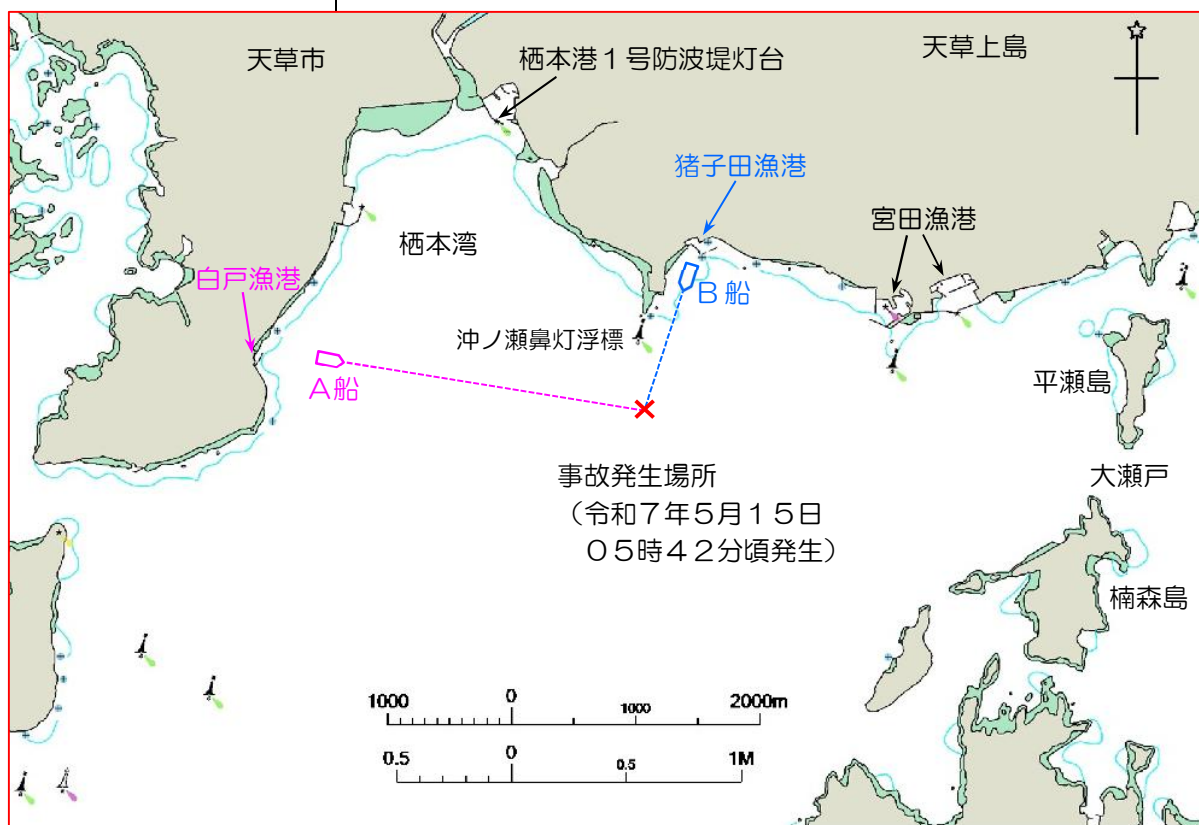


図2 事故発生経過概略図

B船は、船長Bが1人で乗り組み、親族（以下「同乗者B」という。）1人を乗せ、法定灯火を表示し、釣りのため、05時35分頃に鹿児島県長島町獅子島北方沖の釣り場に向けて猪子田漁港を出航した。

船長Bは、操縦区画右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させて舵輪による手動操舵で操船に当たった。

このとき、同乗者Bは、船長Bの後方に置いた椅子に座っていた。

なお、B船にはレーダーが装備されていなかった。

（写真7、8 参照）

GPSプロッターが設置されていた場所



写真7 船長Bの操船姿勢（再現）

同乗者Bが座っていた場所



写真8 同乗者Bの乗船場所

船長Bは、ふだん獅子島周辺の釣り場に向かう際、次のことから、右舷方（西方）から接近する船舶はいないと思い込んでいたので、右舷方を見ることがなかった。

- ① 猪子田漁港南西部に位置する沖の瀬2号護岸南方沖には、沖ノ瀬鼻灯浮標付近まで浅所が広がっているため、船舶が航行できない。
- ② 今までに獅子島周辺の釣り場に向かう際、右舷方から接近する船舶を見掛けたことがなかった。
- ③ 猪子田漁港の西方に位置する港から出航する小型船舶は、ふだん鹿児島県の方に向けて南進していた。

船長Bは、猪子田漁港の防波堤を過ぎた辺りで、B船を南南西進させ始めた後、左舷方（東方）の宮田漁港の所にあるえびす像を見て、同乗者Bと共に釣果等を祈願しながら会話を始めた。

その後、船長Bは、進路を保持したまま、B船の速力を徐々に上げて約10knの速力とし、B船の進路を獅子島の方に向けため、ふだんと同様に獅子島北部沿岸の長島町蜂ノ島に設置された蜂ノ島灯台の灯光を探し始めた。

船長Bは、船首遠方に蜂ノ島灯台の灯光を見付け、引き続き右舷方の船舶の状況を確認しないまま、進路を獅子島の方に向けようとした直後、B船とA船とが衝突した。

## (2) 本事故発生後の経過

船長A及び甲板員Aは、B船の船首部先端がA船の操舵室左舷側に当たった衝撃によって共に転倒した。

船長Aは、起き上がって主機操縦レバーを中立位置に操作した後、甲板員Aに声を掛けたものの、甲板員Aは意識を失っており、返事がなかった。

その後、船長Aは、後部甲板に移動して周囲を見渡したとこ

ろ、そのまま南方に航行していくB船を見た。

船長Aは、甲板員Aが意識を失ったままであったので、養殖筏の所有者に本事故発生の連絡と救急車の手配を依頼しながら宮田漁港に向かった。

119番通報を受けた消防は、本事故発生を海上保安庁に連絡した。

宮田漁港に向かっている途中、B船がA船を追い掛けてきたので、船長Aは、A船を停船させた後、船長Bに対してA船と共に同漁港に向かうよう伝えた。

このとき、船長Aは、A船とB船とが離れており、船長Bからの返事がなかったものの、B船がA船と共に宮田漁港に向かうと思った。

A船は宮田漁港に入港したものの、B船は入港してこなかった。

甲板員Aは、救急車で天草市内の病院に搬送された後、医師によって骨盤輪骨折、左第5腰椎横突起骨折、左第9肋骨骨折、左大腿骨転子部骨折等と診断された。そして、その後他の病院での入院を含め約120日間入院した。

甲板員Aは、本事故に関する記憶が一切なかった。

船長Aは、家族が運転する自動車で天草市内の病院を受診し、異状は見られなかったものの、翌日になっても痛みが治まらなかったため、天草市内の別の病院を受診したところ、医師によって左第11肋骨骨折と診断された。

船長Bは、衝突の衝撃によってGPSプロッターで顔を打ち意識を失った。

B船は、操船者不在の状態、そのまま獅子島の方に向けて航行を続けた。

船長Bは、舵輪に寄り掛かった状態で意識を失っていたところ、同乗者Bからの声掛けによって意識を取り戻し、顔から出血して意識が朦朧とする中、B船を操船してA船を追い掛けた。

船長Bは、A船に追い付いてB船を停船させた後、船長Aが大声で何かを言っていることは分かったものの、意識が朦朧としており、また、A船とB船とが離れていたため、その内容を聞き取れなかった。

このとき、船長Bは、A船に損傷が生じているようには見えず、また、A船の乗組員が重傷を負っているとは思わなかった。

その後、A船が宮田漁港に向けて航行を再開させ、船長Bは、同乗者Bから出血量が多く、猪子田漁港に戻った方が良いと助言されたため、B船も航行を再開させて同漁港に向かった。

船長Bは、一旦、自宅に戻った後、118番通報することな

	<p>く、119番通報した。</p> <p>船長Bは、救急車で天草市内の病院に搬送された。そして、診察を待っている間に来院した海上保安官にA船と衝突したことを話した。</p> <p>その後、天草市内の病院では手術が困難であったので、船長Bは、家族が運転する自動車で熊本県熊本市内の病院を受診し、医師によって顔面裂創、左眼窩骨折、鼻骨骨折等と診断され、約20日間入院した。</p>
--	---

<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> <p>a 約30年にわたり、白戸漁港を基地として付近の養殖筏の清掃作業を行っていた。</p> <p>b 本事故発生場所付近を操船した経験は豊富であった。</p> <p>c 本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>② 船長B</p> <p>a 約35年の小型船舶の操船経験があった。</p> <p>b ふだんから獅子島周辺で釣りを行っていた。</p> <p>c 本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>(2) 見張りの支障となる死角</p> <p>A船及びB船は、共に船首方及び両舷方に見張りの支障となる死角は生じていなかった。(写真9、10参照)</p> <div data-bbox="576 1160 1426 1536" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真9 A船の操舵室からの見通し</p> <div data-bbox="576 1637 1426 2016" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真10 B船の操縦区画からの見通し</p>
---------------	--

	<p>(3) 音響信号設備</p> <p>A 船には、汽笛が備えられていた。また、B 船には、船長Bが着用していた救命胴衣付属の笛を備えていた。</p>
<p><b>分析</b></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</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>(1) A 船について</p> <p>船長Aは、ふだん宮田漁港沖でミニボートを見掛けることがあり、また、ミニボートと衝突事故を起こすとミニボートに大きな被害が生じると思っていたことから、出航後、船首遠方の宮田漁港の方を見ながらA船を東南東進させたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんから猪子田漁港沖合において、同漁港から出航する小型船舶を見掛けることがほとんどなかったものと考えられる。</p> <p>また、本事故時、A船が法定灯火の表示のほか黄色回転灯を点灯させていたことから、船長Aは、周囲の船舶がA船を認識することを期待していたものと考えられる。さらに、猪子田漁港から出航する小型船舶がA船を認識していれば、A船が海上衝突予防法上の保持船となるので、A船の船尾を避航していくことを期待していたものと考えられる。</p> <p>これらのことから、船長Aは、左舷方から接近する船舶はなく、仮にいたとしてもA船を避けてくれると判断したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方から接近する船舶はいないと判断したことから、引き続き左舷船首方の宮田漁港沖の海域に注意を向け、左舷方の見張りを行っていなかったものと考えられる。そのため、左舷方から衝突のおそれがある態勢で接近するB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>(2) B 船について</p> <p>船長Bは、B船を南南西進させていた際、次のことから、右舷方から接近する船舶はいないと判断したものと考えられる。</p> <p>① 猪子田漁港南西部に位置する沖の瀬2号護岸南方沖には、沖ノ瀬鼻灯浮標付近まで浅所が広がっているので、船舶が航行できない。</p> <p>② 今までに獅子島周辺の釣り場に向かう際、右舷方から接近する船舶を見掛けたことがなかった。</p> <p>③ 猪子田漁港の西方に位置する港から出航する小型船舶は、ふだん鹿児島県の方に向けて南進していた。</p> <p>船長Bは、右舷方から接近する船舶はいないと判断したことか</p>

	<p>ら、右舷方の見張りを行っていなかったものと考えられる。そのため、右舷方から衝突のおそれがある態勢で接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 事故後の海上保安庁への速やかな通報について</p> <p>船長Bは、本事故発生を海上保安庁に通報していなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、猪子田漁港南方沖において、A船が東南東進中、B船が南南西進中、船長Aが、左舷方から接近する船舶はいないと判断し、左舷方を見張りを行っていなかったため、また、船長Bが、右舷方から接近する船舶はいないと判断し、右舷方を見張りを行っていなかったため、互いに両船が衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かないまま、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 船長は、接近する船舶はいないなど思い込みを持たずに、他船との衝突を防止するため、常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、他船を認めた場合、継続的にその動静に注意を払い、他船との衝突のおそれ等を判断し、また、衝突のおそれがある場合には余裕のある時機に衝突を避ける措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を得られるよう、海上保安庁に速やかに通報すること。</li> </ul>