

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月25日 07時13分ごろ
発生場所	熊本県上天草市湯島北西方沖 湯島灯台から真方位301° 1.2海里付近 (概位 北緯32° 37.0′ 東経130° 18.7′)
事故の概要	漁船第二富士丸は、操業を行いながら北西進中、また、プレジャーボートエスパル51は、船首を南西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月12日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第二富士丸、4.0トン KM3-50286（動力漁船登録票）、個人所有 第293-38855号 B プレジャーボート エスパル51、0.7トン 242-31906熊本、株式会社スズキマリン
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部のハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、たちうお引き縄漁の目的で、上天草市大矢野島の串漁港を出航し、湯島北西方沖の漁場に至って操業を繰り返し行っていた。 船長Aは、約1.8ノットの対地速力で、手動操舵により北西進しながら、後部甲板船尾部付近で左舷方を向いて立ち、船尾部から投入していた引き縄の長さを調整していたところ、船首方200～300m付近にB船を視認し、B船が前進しているように見えたので、そのままA船の船首方を通過していくと思った。 船長Aは、船尾方に視線を向けた状態で同じ針路及び速力で引き縄漁を行っていたところ、船首方を見て、B船までの距離が約15mとなっていることを認め、船尾付近に置いていたリモコンを手にとって右舵を取った。 船長Aは、B船が間近になったとき、船長BがA船の左舷縁を手で押すのを認め、衝撃も感じなかったため、衝突を回避したと思い、B

	<p>船から離れて操業を続けていたところ、自身が所属する漁業協同組合の担当者を通じて海上保安庁から本事故の発生を伝え聞き、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、熊本県宇城市所在のマリーナを出航し、湯島北西方の釣り場に至って船首を南西方に向け、船外機を中立運転として釣りの準備を行っていた。</p> <p>船長Bは、後部甲板船尾部付近の甲板に腰を下ろして下方を向き、たちうお釣りに使用する引き縄の釣り針約50個に餌を付けていた。</p> <p>船長Bは、B船に向かって接近してくるA船のエンジン音に気付いて顔を上げたところ、B船の左舷船首方至近にA船を視認し、船外機を後進運転とし、間近に迫ったA船の左舷縁を手で押したものの、B船の左舷船首部とA船の左舷側とが衝突した。</p> <p>船長Bは、118番通報を行った。</p> <p>A船及びB船の周囲には、本事故当時、たちうお釣りを目的とした数十隻の漁船、プレジャーボートが航行又は漂流していた。</p> <p>船長Aは、たちうお釣りは低速で航行しながら行うもので、本事故当時、B船が低速力で航行しており、A船の船首方を通過していくと思い込んでしまい、船尾方に視線を向けて引き縄の方に意識が向いた状態となっていたと本事故後に思った。</p> <p>B船には、汽笛が備えられていたが、船長Bは、本事故当時、A船との衝突の危険を感じたのが衝突の直前であったので、汽笛を吹鳴する余裕がなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだんからB船の周囲にたちうお釣りをを行う船舶が多数存在する中、漂流して仕掛けの準備を行っていた際、引き縄を行いながら航行している他船が漂流中のB船を避けてくれていたので、本事故時も航行中の他船が漂流中のB船を避けてくれると思い、仕掛けの準備に意識が向いていたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、たちうお引き縄漁を行いながら北西進中、船長Aが、船首方にB船を認めた際、B船がA船の船首方を通過していくと思い込み、船尾方の引き縄の方に意識が向いた状態で同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂流中のB船に接近していることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、たちうお釣りは低速で航行しながら行うものであり、B船が僅かながら前進しているように見えたことから、A船の船首方を通過していくと思い込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南西方に向けて漂流中、船長Bが、後部甲板船尾部付近の甲板に腰を下ろして下方を向き、たちうお釣りの仕掛けの準備に意識を向けて漂流を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、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B船の周囲にたちうお釣りをを行う船舶が多数</p>

	<p>存在する中、漂泊して仕掛けの準備を行っていた際、引き縄を行いながら航行している他船が漂泊中のB船を避けて航行してくれていたことから、本事故時も航行中の他船が漂泊中のB船を避けてくれると思いい、仕掛けの準備に意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が操業を行いながら北西進中、B船が船首を南西方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方にB船を認めた際、B船がA船の船首方を通過していくと思ひ込み、船尾方の引き縄の方に意識が向いた状態で同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、後部甲板船尾部付近の甲板に腰を下ろして下方を向き、仕掛けの準備に意識を向けて漂泊を続けたため、互いに接近する状況であることに気付くのが遅れ、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"> ・ 操業中の船舶の船長は、周囲に操業中の船舶が多数存在する中、接近する他船を認めたときには、自船に気付いていない場合があるので、漁具等に意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中の船舶の船長は、仕掛けの準備等に意識を向け過ぎず、常時、周囲の見張りを適切に行い、自船に向かって接近する船舶に対して有効な音響による信号を行い、更に接近してきた場合には、自船を移動させるなどして衝突を避ける措置を採ること。