

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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4年10月8日 21時50分ごろ
発生場所	長崎県松浦市 <small>ことび</small> 小飛島南方沖 伊万里笠瀬灯標から真方位152° 1,500m付近 (概位 北緯33° 22.9′ 東経129° 46.3′)
事故の概要	コンテナ船BOYAは、東南東進中、また、漁船海幸Ⅱは、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年10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 コンテナ船 BOYA（パナマ共和国籍）、6,277トン 9242572（IMO番号）、LECANG SHIPPING ENTERPRISE CO., LIMITED B 漁船 海幸Ⅱ、3.0トン NS3-509005（漁船登録番号）、個人所有 第294-15696号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等 航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか14人（中華人民共和国籍6人、 ミャンマー連邦共和国籍8人）が乗り組み、法定灯火を表示し、船長 Aが操船指揮を行い、航海士Aが見張りに、甲板員が手動操舵にそれ ぞれ当たり、伊万里湾を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下 同じ。）で、東南東進していた。 船長Aは、1.5海里（M）表示としたレーダーで左舷船首方35°、 0.8M付近にB船を探知し、目視でB船の灯火を確認した後、レー ダーでB船を捕捉した。 船長Aは、レーダーで、B船がA船の左舷船首方から正船首方に向 けて約6knの速力で接近していることが分かったので、衝突の危険を

	<p>感じて汽笛を吹鳴し、航海士AにB船への探照灯の照射を行わせた。</p> <p>船長Aは、B船が約9knに増速していることを認め、A船の速力を約11knに減速させたところ、B船がA船の左舷船首方から正船首方の至近を通過し、その後も航行を続けていたので、伊万里港に向けて航行を続けた。</p> <p>A船は、伊万里港の岸壁に係船した後、海上保安庁にA船の球状船首とB船の右舷船尾部とが衝突したことを知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、小飛島西方沖で一本釣り漁を行った後、帰港の途についた。</p> <p>船長Bは、ふだん南進して帰港するところ、左舷方から受ける北東風及び波の影響を考慮して微速力で南東進していたが、風及び波の影響が予期していたよりも小さいと感じて南進することとし、約9.5knに増速して航行していたところ、右舷船尾部に衝撃を感じてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、船体を確認したところ、右舷船尾部に破口が生じて少量の浸水を認めたが、A船が停船しなかったため、帰港後、118番通報した。</p> <p>船長Aは、B船が船首方を通過した際にはB船と衝突したことを認識していなかった。</p> <p>船長Aは、B船が接近した際、A船は短時間では大幅に減速できなかったが、入港に備えてもっと速力を落として航行していれば、更に減速してB船との衝突を避けることができたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、横波を避けようとして左舷方からの波に意識を向けており、右舷方から接近してくるA船に気付かず航行していたが、B船はレーダーを設置していないので、注意深く周囲の見張りをしておけばA船に気付き、A船との衝突を避けることができたかもしれないと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、避航水域が制限された湾内において、約14knの速力で東南東進中、船長Aが、A船の左舷船首方から正船首方へ向けて接近するB船を認めたものの、大幅に減速することができずに約11knの速力に減速して航行したことから、船首方を通過するB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は短時間では大幅に減速できなかったが、入港に備えてもっと速力を落として航行していれば、更に減速してB船との衝突を避けることができた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、横波を避けようとして左舷方からの波に意識を向けた状態で航行を続けたことから、右舷方から接近するA船の存在に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、避航水域が制限された湾内において、A船が東南</p>

	<p>東進中、B船が南進中、船長Aが、A船の左舷船首方から正船首方へ向けて接近するB船を認めたものの、大幅に減速することができずに約11knの速力に減速して航行したため、また、船長Bが、横波を避けようとして左舷方からの波に意識を向けた状態で航行を続けたため、右舷方から接近するA船の存在に気付かず、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"> ・大型船舶の船長は、避航水域が制限された湾内では、他船と接近する可能性、自船の操縦性能及び外力の影響を考慮して、大幅に減速できる速力で航行し、他船が自船の船首方を近距離で通過する情報を得た場合、他船との安全な航過距離を保てる速力まで減速すること。 ・船長は、常時、目視による周囲の見張りを入念に行うこと。