

船舶事故調査報告書

令和5年12月20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3月16日 09時00分ごろ
発生場所	長崎県松浦市調川港 調川港北防波堤灯台から真方位242°670m付近 (概位 北緯33°21.3' 東経129°43.2')
事故の概要	漁船73JINは、南南東進中、また、漁船長生丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月15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 73JIN、19トン NS2-23439（漁船登録番号）有限会社神崎丸水産 第292-49969号（船舶検査済票の番号） B 漁船 長生丸、4.8トン NS3-505458（漁船登録番号）個人所有 第292-39532号（船舶検査済票の番号）
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、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	A 船は、中型まき網船団に所属する運搬船で、船長Aほか2人が乗り組み、漁獲物を運搬する目的で、GPSプロッター及び1.5海里（M）レンジとしたレーダー1台を作動させ、船長Aが操舵室の中央より少し右舷側にある舵輪の前に立ち、単独で操船に当たり、調川港に向かっていた。 船長Aは、‘調川港の北防波堤’（以下「北防波堤」という。）まで約1Mとなった頃、レーダーで前方を確認したが、船舶の映像を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、約12～13ノットの対地速力で、手動操舵により南南東進していた。 船長Aは、北防波堤西端沖を通過する頃、前路に漂泊中のB船を視認し、急いで主機を後進運転としたものの、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。 船長Aは、携帯電話で船団の網船に本事故発生連絡を行い、連絡を受けた同網船の漁労長は、船舶所有者に連絡を行った。

	B 船は、船長 B ほか 2 人が乗り組み、調川港外で北防波堤西端沖に向けていわし網漁を行った後、北防波堤西端沖の同港口付近で、船首を南西方に向けて漂泊し、乗組員全員が前部甲板で漁獲物の整理を行っていた。 船長 B は、衝突の約 5 分前、調川港に向けて航行中の A 船を視認したものの、ふだんから航行中の船舶が漂泊中の B 船を避けて航行していたので、A 船が漂泊中の B 船を避けて航行していくと思い、漁獲物の整理を行いながら漂泊を続けていたところ、A 船が進路を変えずに B 船に向かって接近してきたが、どうすることもできずに A 船と衝突した。 船長 B は、自身が所属する漁業協同組合に本事故発生の連絡を行った。 A 船は、本事故当時、後部甲板下にある魚倉に漁獲物を積載していたので、空船時よりも船首が浮上しており、右舷側に約 10°、左舷側に約 15°の範囲で死角が生じていた。 船長 A は、ふだん、船首を左右に大きく振って死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時、前路に他船はいないと思い込んでいたので、死角を補う見張りが十分でなかったと本事故後に思った。 船長 A は、レーダーで前方を確認した際、北防波堤と B 船とが一体となって見え、B 船を認識できなかったのではないかと本事故後に思った。 B 船には、汽笛が備えられており、汽笛の吹鳴スイッチが操舵室に設置されていた。 B 船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。
分析	A 船は、船首方に死角が生じた状態で南南東進中、船長 A が、前路に他船はいないと思い込み、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中の B 船に気付くのが遅れ、B 船に気付いて主機を後進運転としたものの、B 船と衝突したものと考えられる。 船長 A は、レーダーで前方を確認した際、北防波堤と B 船とが一体となって見え、B 船を認識できなかったことから、前路に他船はいないと思い込み、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。 B 船は、船首を南西方に向けて漂泊中、船長 B が、調川港に向けて航行してくる A 船を視認していたものの、航行中の A 船が漂泊中の B 船を避けて航行していくと思い、漁獲物の整理を行いながら漂泊を続けたことから、A 船と衝突したものと考えられる。 船長 B は、ふだんから航行中の船舶が漂泊中の B 船を避けて航行していたことから、本事故時も航行中の A 船が漂泊中の B 船を避けて航行していくと思い、漁獲物の整理を行いながら漂泊を続けたものと考えられる。

原因	本事故は、A 船が船首方に死角が生じた状態で南南東進中、B 船が船首を南西方に向けて漂泊中、船長 A が前路に他船はいないと思い込み、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長 B が航行中の A 船が漂泊中の B 船を避けて航行していくと思い、漁獲物の整理を行いながら漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	A 船の船舶所有者は、本事故後、船首方の死角を補う目的で、A 船に監視カメラを設置した。 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。 ・ 船長は、航行中、船首方に死角が生じている場合には、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 船長は、漂泊中、航行中の他船が自船の存在を認識していない場合があることを念頭に置き、自船に向かって接近する他船に対し汽笛を鳴らすなど有効な音響信号を行い、更に接近してきた場合、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。 ・ 船長は、港の出入り口付近で漂泊しないことが望ましい。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。