

## 船舶事故調査報告書

令和7年9月10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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和7年1月15日 08時15分頃
<b>発生場所</b>	長崎県対馬市水崎漁港南西方沖 みずさき 芋崎灯台から真方位 309° 1,520m付近 (概位 北緯34° 20.2' 東経129° 15.2')
<b>事故の概要</b>	漁船BOKEONG MARINEは、西北西進中、また、漁船つなくいーんー2は、南西進中、両船が衝突した。 BOKEONG MARINEは、船首部等に擦過傷を生じ、また、つなくいーんー2は、左舷船尾部に破口及びキールに折損を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和7年1月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b>	<p>A 漁船 BOKEONG MARINE（大韓民国籍）、189トン 8204717（IMO番号）、BOKEONG LOGICS CO., LTD 39.40m (Lr) × 7.10m × 3.75m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1981年9月25日</p> <p>B 漁船 つなくいーんー2、13トン NS2-17316（漁船登録番号）、東洋冷蔵フード＆ロジスティクス株式会社（B社） 14.93m (Lr) × 4.09m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成4年6月10日 第290-67223号（船舶検査済票の番号）</p>
<b>乗組員等に関する情報</b>	<p>A 船長A（大韓民国籍） 66歳 四級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2021年3月26日 (2026年7月2日まで有効)</p> <p>B 船長B 29歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年10月8日 免許証交付日 令和元年11月11日 (令和7年10月7日まで有効)</p>
<b>死傷者等</b>	なし

損傷	<p>A 船首部及び球状船首に擦過傷（写真1参照）</p>  <p>写真1 A船の損傷状況</p> <p>B 左舷船尾部に破口、キールの折損（写真2参照）</p>  <p>写真2 B船の損傷状況</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好          海象：波高 約 1m          下対馬地方には、1月14日07時06分に強風注意報が、15日04時52分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人（大韓民国籍2人及びインドネシア共和国籍2人）が乗り組み、愛媛県宇和島市所在の養殖施設でしまあじ約3t、鯛約12tを積載し、令和7年1月14日10時50分頃に大韓民国に向けて出航した。</p> <p>船長Aは、15日08時10分頃、対馬市浅茅湾において単独で航海当直に就き、針路を290°（真方位、以下同じ。）とし、約9</p>

	<p>ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で手動操舵により A 船を西北西進させていた際、右舷船首方約 1 海里 (M) 付近に B 船のレーダー映像を認めた。</p> <p>船長 A は、B 船が自船の進路を左舷側に横切る態勢であったが、A 船よりかなり小さな漁船であったので、いずれ A 船を避けると思い、前路に視線を戻し、B 船の動静を継続的に監視していなかった。</p> <p>船長 A は、08 時 13 分頃 B 船が A 船の右舷船首方約 50 m まで接近していることに気付いたが、08 時 15 分頃 A 船の船首部と B 船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長 A は、衝突の衝撃で転覆した B 船の船底に船長 B が這い上がっているのを認め、船長 B を救助した。</p> <p>B 船は、水崎漁港で整備を終えた僚船を受領する目的で、船長 B が 1 人で乗り組み、僚船の回航要員 1 人を乗せ、07 時 30 分頃に対馬市尾崎漁港を出航した。</p> <p>船長 B は、尾崎漁港を出航する際、操縦席前面の窓以外の窓 (以下「本件窓」という。) に鮪養殖業の餌巻き作業による小魚の肉片等が付着していて外が見えない状況であったが、僚船を受領する時刻が 08 時 00 分であったので、本件窓を清掃することなく出航した。</p> <p>B 船は、水崎漁港に到着して回航要員が僚船に乗り組み、僚船に続いて 08 時 05 分頃に水崎漁港を出航し、尾崎漁港へ向かった。</p> <p>船長 B は、水崎漁港を出航する際、尾崎漁港での養殖作業に少しでも早く着手しようと思い、本件窓を清掃しなかった。</p> <p>船長 B は、僚船の後方約 300 m を約 6 kn の速力で手動操舵により南西進させていたところ、左舷方から接近する A 船に全く気付かないまま、A 船と B 船とが衝突した。</p> <p>船長 B は、転覆した B 船から自力で脱出して船底に這い上り、A 船に救助された後、B 社に本事故の発生を連絡し、先行していた僚船に移乗して尾崎漁港に着いた。</p> <p>地元漁業協同組合の支局長は、B 社から本事故対応について協力依頼を受け、118 番通報を行った。</p> <p>B 船は、A 船にえい航され、尾崎漁港沖の浮き防波堤に係留された。</p> <p>(付図 1 航行経路図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長 A は、08 時 13 分頃、B 船が A 船の右舷船首方約 50 m まで接近していることに気付いた際、モーターサイレンを 2 回鳴らしたと口述している。</p> <p>B 船の操舵室は、窓が操舵室前面に 3 枚、両側面に各 1 枚設置されていたが、操舵室右舷側に位置する操縦席前面の窓 1 枚以外、外が全く見えない状態であった。</p> <p>B 船の操縦席前面の窓は、縦約 40 cm 横約 30 cm の大きさであり、</p>

	<p>船長Bが操縦席に座ると眼前から約50cmの距離に位置し、ほぼ前方しか見えなかつた。また、下にスライドして開く仕組みとなっており、養殖作業時、常に開けていたので、養殖の餌で汚れることはなかつた。</p> <p>B船は、昼間、養殖作業のみに使用するので、レーダーを搭載しておらず、船長Bは、本事故発生時、A船の存在に気付いておらず、A船のモーターサイレンの音は聞こえていなかつた。</p>
<b>分析</b>	<p>乗組員等の関与 Aあり、Bあり</p> <p>船体・機関等の関与 Aなし、Bあり</p> <p>気象・海象等の関与 Aなし、Bなし</p> <p>判明した事項の解析 A船は、西北西進中、船長Aが、A船の進路を横切るB船を右舷船首方約1Mにレーダーで認めたものの、A船よりも小型のB船がいずれA船を避けるものと思い、見張りを継続して行つていなかつたことから、B船が間近に接近していることに気付いてモーターサイレンを鳴らしたもの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南西進中、船長Bが、本件窓の汚れを清掃することなく船首方しか見えない状態で適切な見張りを行つていなかつたことから、左舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、当日予定していた養殖作業に少しでも早く着手しようと思っていたことから、本件窓の汚れを清掃しなかつたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	本事故は、A船が西北西進中、B船が南西進中、船長Aが、A船より小型のB船がいずれA船を避けると思い、見張りを継続して行つていなかつたため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、本件窓の汚れを清掃することなく船首方しか見えない状態で適切な見張りを行つていなかつたため、A船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・船長は、小型船舶が自船の進路を避けて航行すると思い込みず、自船に接近する船舶の継続的な動静監視を行い、状況に応じて、注意喚起等を行うなど、適切な避航動作をとること。</li> <li>・船長は、見張りの妨げにならないよう、操舵室の窓を清掃すること。</li> </ul>

## 付図 1 航行経路図

