船舶事故調査報告書

令和７年５月２１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６年４月１９日　１３時０９分ごろ
発生場所	長崎県松浦市調川港北方沖 津崎鼻灯台から真方位１０５°１．９海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３３°２３．４′　東経１２９°４２．６′）
事故の概要	漁船第七十五天王丸は、北北西進中、また、プレジャーボート咲漁丸は、船首を北北西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 咲漁丸は、船長及び同乗者が負傷し、船尾部外板の破口等を生じ、また、第七十五天王丸は、球状船首に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和６年４月２４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　第七十五天王丸、３３９トン １３６５１７、大祐漁業株式会社 ６０．４９ｍ×８．９０ｍ×４．４０ｍ、鋼 ディーゼル機関、１，３４０kW、平成１３年２月１７日 （写真１　参照） 写真１　Ａ船（上架された状態） Ｂ　プレジャーボート　咲漁丸、１．９４トン ＳＡ３－２２７７９（漁船登録番号）、個人所有 ７．１０ｍ（Lr）×１．８７ｍ×０．６４ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、４７．１０kW、昭和５５年３月２５日

	第２９０－１９７２３号（船舶検査済票の番号） （写真２　参照） 写真２　B船（上架された状態）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　５６歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和６３年６月１０日 免 状 交 付 年 月 日　令和６年１月７日 免状有効期間満了日　令和１１年１月７日 航海士Ａ　４９歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１５年１月１５日 免 状 交 付 年 月 日　令和４年４月２０日 免状有効期間満了日　令和９年５月１日 Ｂ　船長Ｂ　７４歳 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８年５月２日 免許証交付日　令和３年２月１６日 （令和８年５月１日まで有効）
死傷者等	Ａ　なし Ｂ　軽傷　２人（船長Ｂ及び同乗者）
損傷	Ａ　球状船首に擦過傷 Ｂ　船尾部外板及び船尾部船底に破口、舵軸及びプロペラシャフトに曲損、プロペラ翼に欠損等
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北北西、風力　２、視程　約３．０Ｍ（黄砂の影響） 海象：海上　平穏、潮汐　下げ潮の末期
事故の経過	Ａ船は、まき網船団に所属する鮮魚運搬船で、船長Ａ及び航海士Ａほか８人が乗り組み、令和６年４月１８日に調川港に入港して水揚げを行い、同港で水揚げすることができなかった鮮魚を福岡県福岡市博多港で水揚げすることとなり、１９日１２時５２分ごろ同港に向けて調川港を出航した。 Ａ船は、ふだん水揚げを終えた魚倉には水揚港で購入した氷を積載していたが、本事故当時、博多港で氷を購入することとしていたので、調川港で水揚げを終えた前部甲板の魚倉２つが空倉となってお

り、船首部が浮上して船首方に死角を生じていた。（写真３参照）

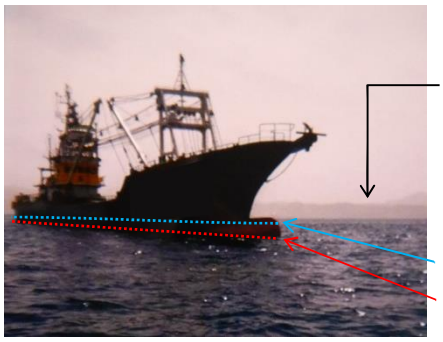

写真３　本事故当時のＡ船の状況（船長Ｂが本事故発生後に撮影）

船長Ａは、ＧＰＳプロッター及びレーダー２台（０．５Ｍ及び０．７５Ｍレンジで共にノースアップ表示）を作動させ、手動操舵により出港操船を行い、調川港を出航した後、約１４．０ノットの対地速力とし、ＧＰＳプロッターに表示させた予定コースに沿うようにＡ船を北進させた。

船長Ａは、時折船橋内を左右に移動して見張りを行っていたが、船首方に他船を認めず、１３時０４分ごろ、自動操舵に切り換え、針路を予定コースに沿う３４０°に設定したとき、次の船橋当直者である航海士Ａが出港作業を終えて昇橋したので、航海士Ａと当直を交替し、操舵室後部の海図台で船尾方を向いて航海日誌の記入を始めた。

航海士Ａは、ふだん船首方に死角を生じている場合、船橋内を左右に移動して死角を解消していたが、当直についた際、船長Ａが設定したレンジのままレーダーを確認したところ、船首方に船影を認めなかったので、前路に他船はいないと思い、操舵スタンド付近でＧＰＳプロッターを確認しながら当直を続けた。（写真４、写真５参照）

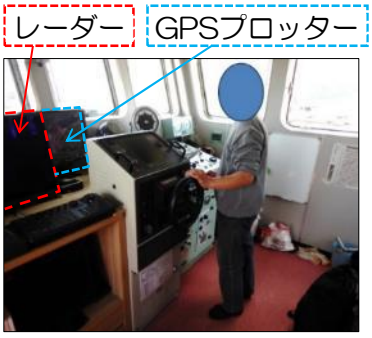

写真４　当直位置の再現

写真５　航海士Ａの当直位置からの船首方の見通し状況

※写真撮影時、Ａ船は造船所で上架されており、船首楼甲板周辺に櫓が組まれていた。

航海士Ａは、ＧＰＳプロッターの画面に目を向け、予定コース上の次の変針点への接近状況を確認していたところ、１３時０９分ごろＡ船の船首部とＢ船の船尾部とが衝突した。

（図１　参照）

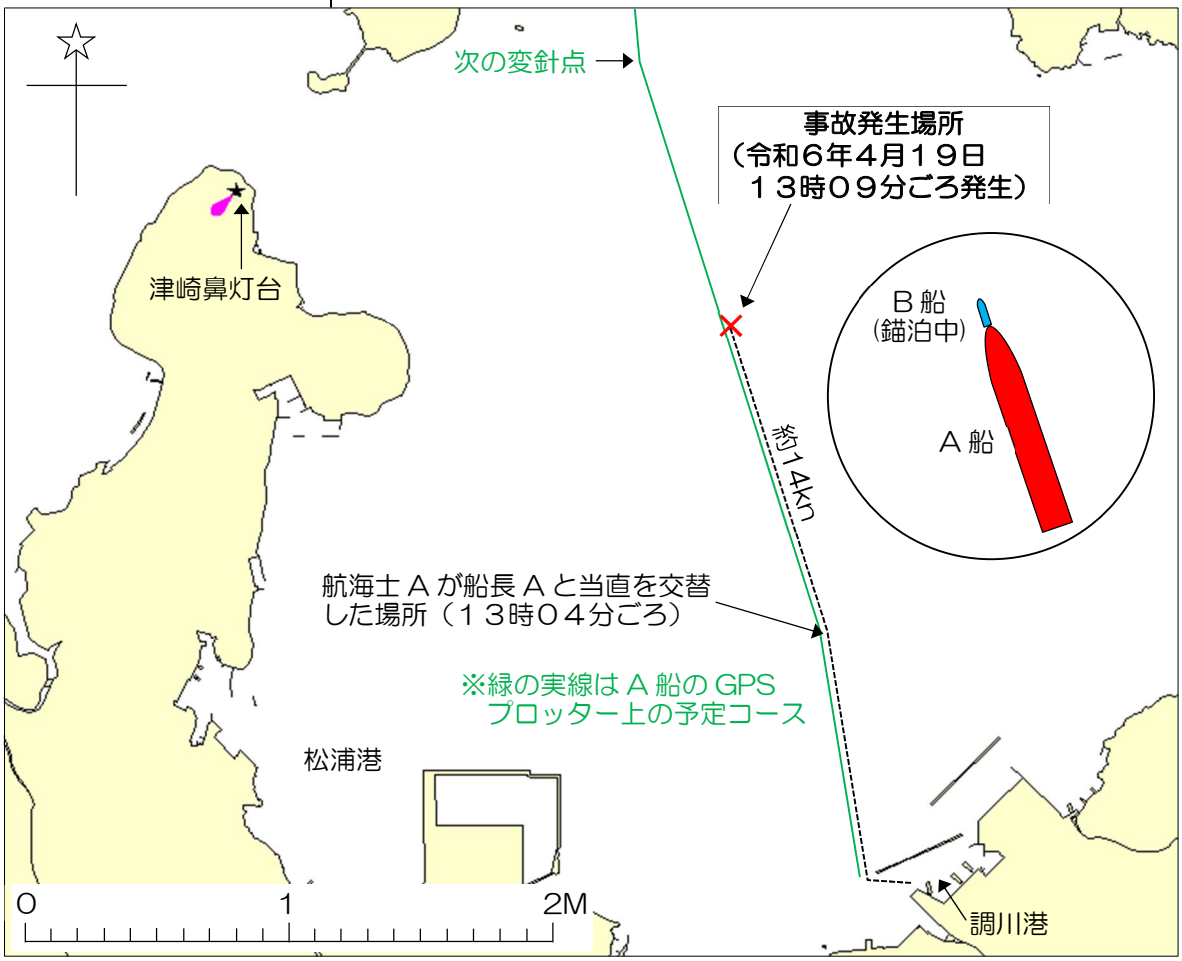

図１　事故発生経過概略図

航海士Ａは、衝突の衝撃を感じて左舵を取るとともに主機の回転数を下げ、船長Ａと共に船尾方を確認したところ、Ｂ船を認めてＢ船と衝突したことを知った。

船長Ａは、航海士Ａと操船を交代し、Ｕターンして Ｂ船に近づき、Ａ船の乗組員に対し、Ｂ船乗船者の負傷状況及びＢ船の損傷状況を確認して報告するよう指示した。

船長Ａは、その後、Ａ船をＢ船に接舷させて両船をロープで固定し、Ｂ船乗船者をＡ船に移乗させた。

船長Ａは、携帯電話で１１８番通報を行った後、本事故の発生を会社に連絡した。

Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、友人１人（以下「同乗者Ｂ」という。）を乗せ、０６時００分ごろ佐賀県伊万里市波多津漁港の定係地を出航し、０７時００分ごろ調川港北方沖の釣り場に到着した後、錨泊して釣りを開始した。

船長Ｂは、南東の風が吹く中、船首を南東の風に立てるように船首尾から鋼製錨を投入していたが、昼頃に北北西風に変わったので、機

関室の左舷側囲壁に設置されたローラーで錨索を巻き取って揚錨後、船首を北北西方に向けて再度船首尾から投錨し、錨索を船首尾のたつ（柱状部材）に結び、主機を停止して釣りを行っていた。（図２参照）

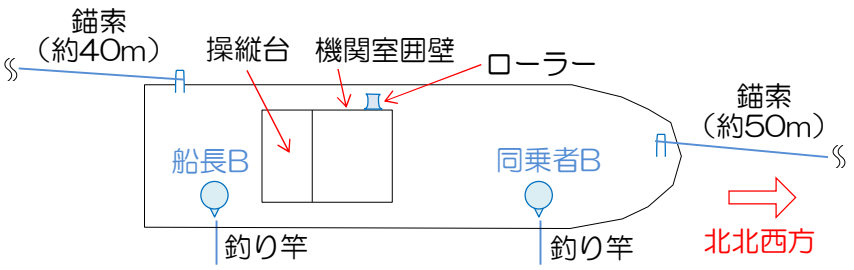

図２　Ｂ船の錨泊状況

船長Ｂは、釣りを行いながら周囲を見回していたところ、船尾方約１．０Ｍの場所にＢ船に向かって航行しているＡ船を認めたが、調川港北方沖で錨泊して釣りを行っているときは、ふだんから航行船がＢ船を避けてくれていたので、Ａ船がＢ船を避けてくれると思い、そのまま釣りを続けた。

船長Ｂは、Ｂ船とＡ船との距離が約５００ｍとなってもＡ船がＢ船を避ける様子がなかったので、衝突の危険を感じて同乗者Ｂと共に釣りをやめ、Ｂ船を移動させてＡ船との衝突を避けようとし、ローラーで船尾錨を揚げた後、主機を始動したが、船尾方至近に迫ったＡ船を認めた。

船長Ｂは、操縦台付近の右舷側で船体を手で掴んで衝突の衝撃に備えたとき、両船が衝突し、衝突の衝撃でＢ船が動揺した際、Ｂ船の船体に体が当たって舷外に押され、Ｂ船の右舷側から海中に転落した。

同乗者Ｂは、衝突直前に船体を手で掴んで衝突の衝撃に備え、衝突時にＢ船の船体が体に当たったが、海中に転落することなく、船長ＢをＢ船に引き揚げた後、携帯電話で１１８番通報を行った。

船長Ｂは、Ｂ船に引き揚げられた後、同乗者Ｂの負傷状況及びＢ船の損傷状況を確認し、舵軸が曲損していることを認めたので、航行不能と判断し、携帯電話で小型船舶を所有する友人に連絡して救援を依頼した。

船長Ｂ及び同乗者Ｂは、Ａ船に移乗し、体に痛みがあったので、来援した巡視艇に移乗して伊万里港の岸壁まで運ばれた後、同岸壁から海上保安庁が手配した救急車で病院に搬送され、船長Ｂが右第６～８肋骨骨折等と、同乗者Ｂが右肩腱板損傷等とそれぞれ診断された。

Ｂ船は、来援した船長Ｂの友人の船舶により波多津漁港まで曳航された後、上架された。

Ａ船は、海上保安庁の調査を受けるため、伊万里港に向かった。

	（付図１　事故発生場所概略図　参照）
その他の事項	(1)　航海士Ａに関する情報 航海士Ａは、本船に新造時（平成１３年）から乗り組んでおり、調川港北方沖を航行した経験が複数回あった。また、本事故当時、疲れや眠気はなかった。 (2)　船長Ｂに関する情報 船長Ｂは、Ｂ船に１０年以上乗船しており、調川港北方沖の釣り場で錨泊して釣りを行った経験が複数回あった。 船長Ｂは、Ｂ船に汽笛の装備がなかったので、操縦台に笛を置いており、Ａ船を認めた後、笛を鳴らしてＡ船に対して注意喚起を行おうと考えたが、Ａ船の甲板上に人影が見えなかったので、笛の音はＡ船の乗組員に聞こえないと思い、笛を鳴らさなかった。 (3)　救命胴衣の着用状況 船長Ｂ及び同乗者Ｂは、救命胴衣を着用していた。
分析	
乗組員等の関与	Ａ　あり、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　あり、Ｂ　なし
気象・海象等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
判明した事項の解析	Ａ船は、調川港北方沖において、北北西進中、船首方に死角を生じた状況下、航海士Ａが、船橋内を左右に移動して船首方の死角を解消したり、レーダーを継続的に確認したりして適切な見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のＢ船に気付かず、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 航海士Ａは、船長Ａと船橋当直を交替した際、船長Ａが設定したレンジのままレーダーを確認したところ、船首方に船影を認めず、前路に他船はいないと思ったことから、船首方の死角を解消する措置を採ったり、レーダーを継続的に確認したりしていなかったものと考えられる。 Ａ船は、水揚げを終えた前部甲板の魚倉２つに氷が積載されず空倉となっていたことから、船首部が浮上して船首方に死角を生じていたものと考えられる。 Ｂ船は、調川港北方沖において、船首を北北西方に向けて錨泊中、船長Ｂが、Ｂ船に向かって航行するＡ船を認めていたものの、Ａ船がＢ船を避けてくれると思い、余裕のある時機にＢ船を移動させなかったことから、その後衝突の危険を感じてＢ船を移動させようとしたが間に合わず、Ａ船と衝突したものと考えられる。 船長Ｂは、調川港北方沖で錨泊して釣りを行っているときは、ふだんから航行船がＢ船を避けてくれていたので、Ａ船がＢ船を避けてくれると思ったものと考えられる。

	船長Ｂは、Ｂ船の操縦台に笛を置いていたが、本事故当時、Ａ船の甲板上に人影が見えず、笛の音はＡ船の乗組員に聞こえないと思ったことから、笛を鳴らさなかったものと考えられる。 なお、調川港北方沖では、本事故当時、黄砂の影響で視程が約３．０Ｍに減少していたが、航海士Ａが当直についた際のＢ船との距離は約１．２Ｍであり、航海士Ａは、随時船橋内を左右に移動して船首方の死角を解消したり、レーダーを継続的に確認したりすることで、Ｂ船に気付くことができたものと考えられる。
原因	本事故は、調川港北方沖において、Ａ船が北北西進中、航海士Ａが、目視及びレーダーによる適切な見張りを行っていなかったため、Ｂ船に気付かず、また、Ｂ船が錨泊中、船長Ｂが、Ａ船を認めていたものの、Ａ船がＢ船を避けると思い、余裕のある時機に衝突回避動作を採らなかったため、同動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船橋当直者は、船首方に死角を生じている場合、随時船橋内を左右に移動して死角を解消したり、レーダーを継続的に確認したりして適切な見張りを行うこと。また、その際、適宜レーダーレンジの切換えを行うこと。 ・漁船の船長は、前部甲板の魚倉が空倉時、船首部が浮上して船首方に死角を生じるときは、魚倉に氷を積載したり、フォアピークタンク[*1]に海水を注入したりして船首部の浮上を抑制することが望ましい。 ・錨泊中の小型船舶の船長は、自船に向けて航行する他船を認めた場合、他船が自船に気付いていない可能性を考慮し、携帯式エアホーンなど大きな音を出せる器具を使用して前広に注意喚起を行うほか、余裕のある時機に衝突回避動作を採ること。また、錨索を解放することにより迅速に衝突回避動作を採り、事後に錨索及び錨を回収することができるよう、錨索のロープエンド（端部）に浮きを付けておくことが望ましい。

[*1] 「フォアピークタンク」とは、船首部の上甲板より下の位置にあるタンクで、海水を注入してトリム（船首喫水と船尾喫水との差）調整を行ったり、船内で使用する清水を搭載したりするタンクをいう。

付図１　事故発生場所概略図