

船舶事故調査報告書

令和7年9月17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7年4月17日 05時34分頃
発生場所	沖縄県座間味村座間味島北方沖 牛ノ島灯台から真方位322° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯26° 16.7′ 東経127° 17.4′）
事故の概要	漁業取締船はやては、漂流中、また、漁船瑞祥丸は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月22日、主管調査官（那覇事務所）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 漁業取締船 はやて、61トン 133769、沖縄県 B 漁船 瑞祥丸、4.5トン ON3-340050、個人所有 第296-21449号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 右舷後部ハンドレールの損傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時06分頃、常用薄明開始時刻：05時42分頃
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、沖縄県慶良間列島周辺海域において、密漁取締業務に従事していた。 A船は、法定灯火を表示し、レーダー、AIS、電子海図情報表示装置及びGPSプロッターを作動させ、船長Aが見張り担当として機関長と共に当直に当たっていた。 A船は、航走による監視を終え、座間味島北方沖において主機を停止し、船首を南方に向けて漂流による監視を始めた。 A船は、南寄りの風を受けて約1ノットの対地速力で北方に流される中、船長Aが、舵輪後方の椅子に腰を掛けて船首方を見ていたところ、何かが擦れるような音を聞くとともに、トイレから戻って来た機関長からA船の右舷側とB船の右舷側とが衝突したとの報告を受けた。 船長Aは、船長Bの無事を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

	B 船は、船長Bが1人で乗り組み、座間味島北方沖において底はえ縄漁の投縄を終え、揚縄の開始時刻まで漂泊して待機することとした。 船長Bは、主機を中立とし、A I S及びGPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側後部の椅子に腰を掛けて左舷方を向いていた。 B 船は、南寄りの風を受けて北方に流されながら漂泊中、船長Bが、背後で何かがぶつかる音を聞いて振り返ったところ、A 船の右舷側が見え、A 船と衝突したことを知った。 船長Bは、A 船の乗組員と互いの無事を確認した。 船長Aによれば、本事故当時の状況は、次のとおりであった。 (1) 船長Aは、漂泊による監視を始めた時から、周辺に密漁船はいないと思い、レーダー等の航海計器を見ていなかった。 (2) 船長Aは、密漁船が現れるとすれば陸岸付近であろうと思い、座間味島のある南方を見続けていた。 (3) A 船は、密漁取締中であつたので、A I Sデータの発信を停止していた。 (4) A 船は、衝突時の状況から、B 船よりも速い速度で北方に流されていたと思う。 船長Bによれば、本事故当時の状況は、次のとおりであった。 (1) 船長Bは、投縄終了時に周囲に他船を見掛けなかったので、漂泊中、左舷方を向いた姿勢を継続していた。 (2) B 船は、本事故当時、船首甲板上の黄色灯及び左舷船尾部ブルワークに立て掛けられたはえ縄漁用のブイの灯火を点灯させていた。 (3) B 船のA I Sは、A I S搭載船がB 船の3 M以内に接近すると、プロッター画面上に警告表示されるとともに、警告音が鳴る設定であつた。
分析	A 船は、座間味島北方沖において、船首を南方に向けて北方に向かって流されながら漂泊中、船長Aが、南方のみを見続け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、北方で漂泊するB 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、周辺に密漁船はいないと思っていたこと及び密漁船が現れるとすれば陸岸付近であろうと思っていたことから、座間味島のある南方のみを見続けていたものと考えられる。 B 船は、座間味島北方沖において、北方に向かって流されながら漂泊中、船長Bが、左舷方を向いた姿勢を継続し、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、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。 船長Bは、投縄終了時に周囲に他船を見掛けなかったことから、左舷方を向いた姿勢を継続していたものと考えられる。

	B 船は、法定灯火である白色全周灯及び舷灯（又は両色灯）を表示していなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、座間味島北方沖において、A 船及びB 船が共に北方に流されながら漂泊中、船長A が、南方のみを見続け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長B が、左舷方を向いた姿勢を継続し、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、互いに接近していることに気付かず、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。 ・ 船長は、漂泊中、一つの方向のみに意識を向け続けることなく、目視のほか、レーダーやA I S 等の航海計器を活用し、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漁船の船長は、夜間、操業中と航行中においては法定灯火が異なることに留意し、状況に応じた灯火を確実に表示すること。