

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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10月14日 18時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市倭寇漁港（女亀地区） 富江港灯台から真方位156° 1.4海里付近 （概位 北緯32° 36.2′ 東経128° 47.5′）
事故の概要	漁船第二長漁丸は、倭寇漁港を出航中、また、漁船みき丸は、同漁港に入航中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月25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 第二長漁丸、4.8トン NS3-601010（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 みき丸、0.4トン NS3-604744（漁船登録番号）、個人所有 第292-25049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、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部たつに折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日没時刻：17時50分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、いか釣り漁の目的で、法定灯火を表示し、港則法が適用されない倭寇漁港（女亀地区）の定係地を出発し、同漁港沖の漁場に向かった。 船長Aは、漁港内の東側にある浅瀬から距離を離して‘北側に向けて開いた港口の西側にある東西に延びる高さ約4mの北防波堤’（以下「北防波堤」という。）に沿って、約5.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって東進していたところ、左舷方に入航するB船がいたが、北防波堤に隠れてB船が見えなかった。 船長Aは、ふだん北防波堤の内側ではレーダーを作動させず、北防波堤を過ぎた後に、レーダーを作動させていた。 船長Aは、北防波堤の東端付近で左転を始めた後、左舷船首方に入航するB船を認め、B船が右舷灯を見せていたので、B船にA船の右

	<p>舷灯を見せれば、B船が右舷を対して通過してくれると思い、左転を続けていたところ、B船が右転を始めたことに気づき、衝突のおそれを感じ、機関を後進運転としたものの、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、レーダーを装備していない和船型の船外機船で、船長Bが1人で乗り組み、いか釣り漁の目的で、倭寇漁港の定係地を出発し、同漁港北東方沖の漁場で漁を行った後、法定灯火を表示し、帰航を始めた。</p> <p>船長Bは、約3knの速力で、手動操舵によって航行し、港口に至って左転した後、北防波堤寄りに南進していたところ、右舷船首方に出航するA船がいたが、北防波堤に隠れてA船が見えなかった。</p> <p>船長Bは、北防波堤の東端付近に至り、右舷船首方にA船を認め、出航するA船が漁港の東側を航行して港口に向かうと考え、そのまま北防波堤寄りに南進すれば、A船と左舷を対して通過できると思い、南進を続けていたところ、A船が左転を始めたことに気づき、衝突のおそれを感じ、右舵を取ったものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、それぞれ自力で航行して、定係地に係船し、船長Aが118番通報を行った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、倭寇漁港を出航中、船長Aが、北防波堤に沿って東進したことから、北防波堤に隠れて左舷方から入航するB船が見えず、北防波堤の東端付近で左転している際に入航するB船を認めたものの、B船と右舷を対して通過できると思い、左転を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、北防波堤を左舷に見て航行しており、可能な限り、遠ざかって航行していれば、入航するB船に早期に気づき、B船は出航するA船に早期に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、倭寇漁港に入航中、船長Bが、北防波堤寄りに南進したことから、北防波堤に隠れて右舷船首方から出航するA船が見えず、北防波堤の東端付近に至り出航するA船を認めたものの、A船と左舷を対して通過できると思い、南進を続け、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、倭寇漁港港口において、A船が出航中、B船が入航中、船長Aが、北防波堤に沿って東進したため、また、船長Bが、北防波堤寄りに南進したため、互いに北防波堤に隠れて相手船を視認することができず、接近を続け、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"> ・ 出入航船の船長は、可能な限り、遠方から港口を見通すことができる進路で航行すること。

- ・ 港則法適用港以外の港内を航行する場合であっても、防波堤を右舷側に見て航行する船長は、可能な限り、これに近づき、左舷側に見て航行する船舶は、可能な限り、これに遠ざかって航行することが望ましい。
- ・ 入航のため防波堤付近を航行する船長は、港内に出航船がないか注意して見張りを行い、出航船を認めた場合、出航船が出航した後に入航することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイト地図を加工して制作