

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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3月31日 09時04分頃
発生場所	長崎県対馬市三ツ島北方沖 三島灯台から真方位011°12.1海里（M）付近 （概位 北緯34°55.3′ 東経129°29.5′）
事故の概要	貨物船 ^{ブフタ} BUKHTA ^{ルスカヤ} RUSSKAYAは、西北西進中、また、漁船 ^{みょうふく} 妙福丸は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月21日、主管調査官（門司事務所）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 貨物船 BUKHTA RUSSKAYA（ロシア連邦籍）、6,964トン 9076272（IMO番号）、OKEANRYBFLOT JSC B 漁船 妙福丸、8.5トン NS2-17136（漁船登録番号）、個人所有 第290-44807号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 不詳 B 船首部外板の亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	A 船は、停泊した状態から08時47分頃に航行を開始し、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進中、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 B 船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、操業を終えて、08時47分頃、帰航の目的で、自動操舵により約12knの速力で南進を開始した。 船長Bは、南進を開始した直後、レーダー及び目視で周囲を確認して他船を認めなかったため、甲板員と共に船尾甲板上で漁具の修理作業を行うこととした。 船長Bは、南進中、船尾方を向いて船尾甲板上に腰を下ろし、漁具の修理作業を行っていたところ、操舵室内から警報が鳴っていることに気付いた。 船長Bは、操舵室内に入り、レーダー画面上に「衝突警報」と表示されているのを認め、船首方を見て至近にA船を認めたがどうすることもできず、B船とA船とが衝突した。

(図1 参照)

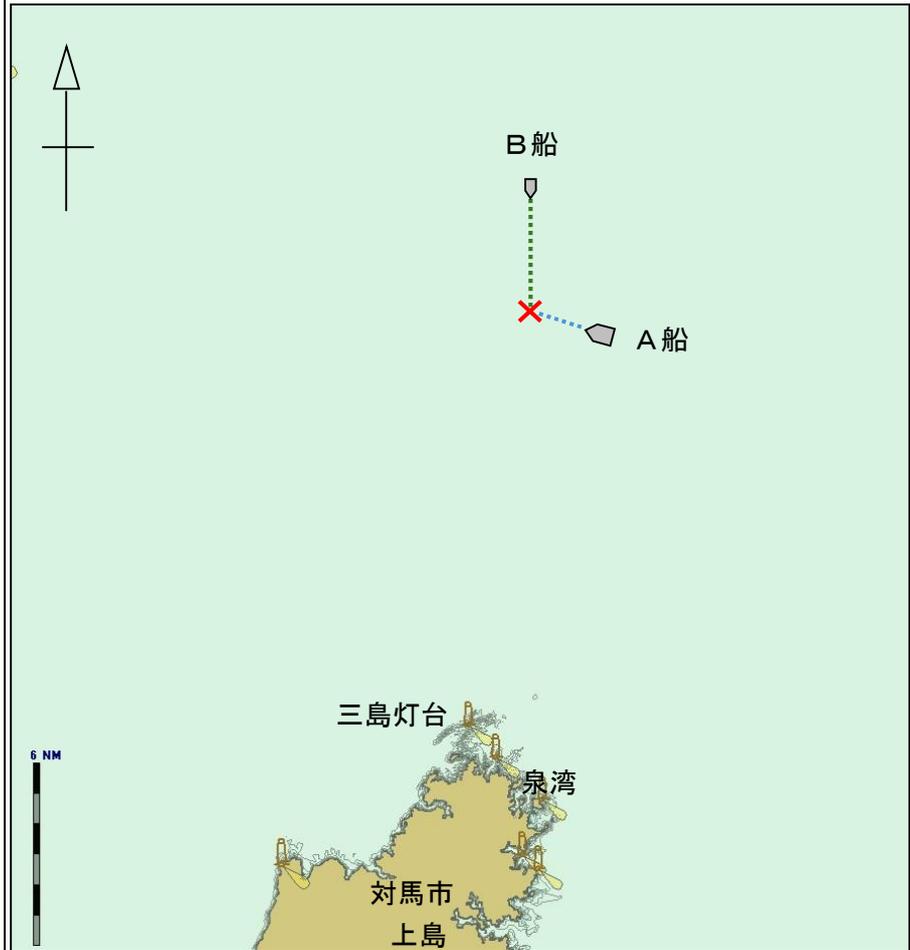


図1 事故発生経過概略図

船長Bは、B船の損傷状況を確認後、停船したA船の甲板上にいた乗組員に呼び掛けたが言葉が通じなかった。

船長Bは、A船には損傷が見当たらず、B船が自力航行可能であったので、B船で帰航を開始した。

船長Bは、事故発生場所が携帯電話の電波の圏外となっていたので、帰航後、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。

船長Bは、本事故後の海上保安庁の実況見分により、B船に設置されているレーダーのガードリング機能（事前に設定した距離内に他船が接近した際に警報が鳴る機能）が、1Mに設定されていたことを知った。

船長Bは、南進を開始した直後にレーダーを確認した際、レーダーレンジは、ふだん使用している6Mレンジに設定されていると思いレーダーレンジの設定を確認していなかった。

本船の従業制限は小型第一種であった。

分析

A船は、西北西進中、B船と衝突したものと考えられるが、A船の乗組員から必要な情報が得られなかったことから、B船と衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。

	<p>B船は、南進中、船長Bが、船尾甲板上で漁具の修理作業に意識を向け、周囲の見張りを行っていなかったことから、船首方の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、B船を南進させ始めた直後、レーダー及び目視で周囲を確認して他船を認めなかったことから、甲板員と共に船尾甲板上で漁具の修理作業に意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が西北西進中、B船が南進中、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、航行中、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 本邦から100M以内のみで従業する小型漁船であっても、緊急時に救助機関等と常時連絡を取れる無線設備を備えることが望ましい。