

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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4日 09時40分頃
発生場所	長崎県平戸市生月島南西方沖 生月長瀬鼻灯台から真方位219° 1,300m付近 (概位 北緯33° 21.1' 東経129° 23.5')
事故の概要	漁船喜栄丸は、東進中、また、遊漁船旭丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月10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 喜栄丸、4.9トン NS3-503955（漁船登録番号）、個人所有 第292-43758号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 旭丸、4.2トン NS3-509030（漁船登録番号）、個人所有 第292-23491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、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷等 B 左舷船首部外板に割損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約1m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、係留場所を出航後、07時15分頃に生月島南岸の荒埼西方沖の漁場に到着した。 船長Aは、鳥山（魚の群れの上に集まる鳥）の映像が映りやすくなるようにレーダーの感度を上げた状態で、A船を低速力で航行させながらひき縄漁を行っていたが、漁獲がなく帰航することとした。 なお、船長Aは、操業中、漁場の沖側（西方）の遠方に複数の船舶がいるのを認めていたが、漁場周辺では他船を見掛けなかった。 船長Aは、A船の船首が帰航方向にある荒埼に向けた状態で、発進前に操縦席に腰を掛けて船首方を見たが、他船を認めなかった。このとき、船長Aは、操業中に漁場周辺では他船を見掛けなかったため、船首方を一目見たのみであった。 船長Aは、09時38分頃に漁場を発進後、レーダーのレンジを1.5海里として手動操舵で操船に当たり、A船を荒埼に向けて約16ノットの対地速力で東進させた。

船長Aは、船首方に他船はいないと思い、東進中、船首目標となる遠方の荒埼を見て、前路の海域には注意を向けていなかった。

また、船長Aは、レーダーの感度を上げており、レーダー画面にふだんよりも強く波の映像が出ている中、船首方に複数のレーダー映像を認めていたが、船首方に他船はいないと思っていたので、同映像は全て波の映像と判断し、レーダーの感度を上げたままにしていた。

船長Aは、荒埼を見ながら操船を続けていたところ、09時40分頃、A船の船首部と前路で漂泊していたB船の左舷船首部とが衝突した。

(図1 参照)

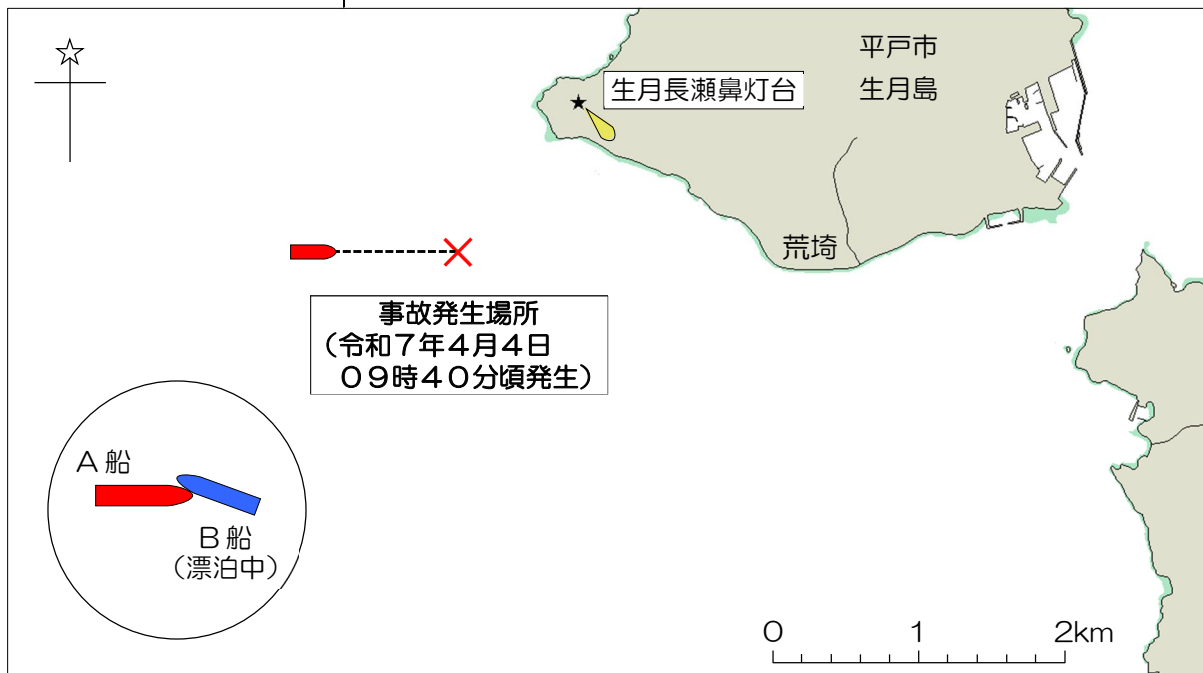


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、突然衝撃を感じたので、直ちに主機操縦レバーを中立として周囲を見回したところ、A船の船首部がB船に乗り揚がっていた。

船長Aは、A船を後進させてA船の船首部をB船から下ろした後、A船をB船に近づけ、船長Bと共に両船の負傷者の有無及び損傷状況を確認した。

また、船長Aは、携帯電話で所属漁業協同組合に連絡し、本事故の発生を伝えるとともに海上保安庁への通報を依頼した。

船長Aは、その後、A船を操船して係留場所に戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せ、係留場所を出航後、07時40分頃に荒埼西方沖の釣り場に到着し、船首を西北西方に向け、主機操縦レバーを中立として漂泊し、遊漁を開始した。

船長Bは、遊漁中、B船の西側でA船が操業を行っていることに気付いていた。

船長Bは、釣り客が前部甲板右舷側で立って釣りをしている中、釣り客の近くに立ち、釣りの様子を見ながら時折周囲を見回していたところ、B船の左舷船首方から近づいて来るA船に気付いた。(図2参照)

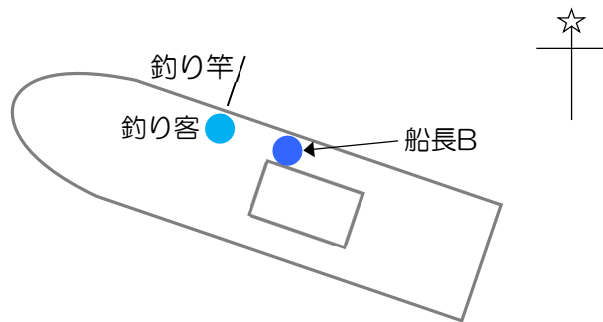


図2 B船乗船者の乗船場所

船長Bは、船長Aと知人であり、船長Aが釣果を尋ねるためにB船に近づいて来ていると思った。

船長Bは、A船の速力が速いと感じたが、いずれA船が減速すると思ってA船を見ていたところ、A船が減速することなく数十mの距離まで近づいてきたので、衝突の危険を感じ、B船を移動させようと急いで操舵室に向かった。

船長Bは、汽笛を鳴らす余裕がない中、クラッチレバーを後進に入れてスロットルレバーを上げたが、その直後、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、衝突後、すぐに釣り客の負傷状況を確認した。

船長Bは、船長Aと共にA船及びB船に負傷者がいないことを確認した後、B船を操船して係留場所に戻った。

船長Bは、後日、遊漁船業の適正化に関する法律（昭和63年法律第99号）第19条（事故の報告）の規定に基づき、長崎県に本事故の届出を行った。

船長A、船長B及びB船の釣り客は全員救命胴衣を着用していた。

分析

A船は、東進中、船長Aが、船首方に他船はいないと思い込み、船首目標となっていた遠方の荒埼のみを見て、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊する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が、船首方に他船はいないと思い込んだのは、操業中に漁場周辺では他船を見掛けなかったため、発進前に船首方を見た際、船首方を一目見たのみで、前路のB船を見落としたことによるものと考えられる。

船長Aは、鳥山の映像が映りやすくなるようにレーダーの感度を上げており、ふだんよりも強く波のレーダー映像が出ている状況下、船首方に複数のレーダー映像を認めていたが、船首方に他船はいないと

	<p>思い込んでいたことから、同映像は全て波の映像と判断し、レーダーの感度を上げたままにしていたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Bが、B船に近づいて来るA船を認めていたものの、A船が釣果を尋ねるためにB船に近づいて来ていると思い、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。</p>
原因	<p>本事故は、A船が東進中、B船が船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって近づいて来るA船を認めていたものの、余裕のある時機にB船を移動させなかったため、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、船首方に他船はいないと思い込むことなく、船首方の見張りを適切に行うこと。また、レーダーを作動させている場合は、他船の映像が波の映像に紛れないようにレーダーの感度を適切に調整しておくこと。 ・ 船長は、事前に周囲に他船を見掛けなかった場合でも、船舶を発進させる際は進行方向の他船の有無を入念に確認すること。 ・ 漂泊中の船舶の船長は、自船に向けて航行して来る他船を認めた場合、他船が釣果を尋ねるために近づいて来ているなどの予断を持たず、汽笛又は音響信号器具を使用して早期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。