

船舶事故調査報告書

令和3年10月27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2年12月7日 10時40分ごろ
発生場所	長崎県杵岐市杵岐島北方沖 若宮灯台から真方位027° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.2′ 東経129° 43.7′）
事故の概要	遊漁船白峰は、漂泊中、また、漁船金比羅丸は、操業をしながら南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月9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 遊漁船 白峰、5.3トン 272-22500福岡、個人所有 B 漁船 金比羅丸、4.0トン NS3-72806（漁船登録番号）、個人所有
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 右舷船尾部防舷材に擦過傷 B 右舷中央部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、杵岐島北東方沖で遊漁を行っていたが、釣果を得られないので杵岐島北方沖に移動し、船長Aが、北東方約2MのB船のほか他船が見当たらないのを確認した後、船首を北西方に向けて主機を中立運転とし、操舵室の椅子に腰を掛けて、見張りを行いながら、遊漁を再開した。</p> <p>船長Aは、B船が操業しながら接近してくるのを認めたものの、日頃出会う漁船と同様に数10mのところを針路を変更すると思い、操舵室から右舷側の甲板に出て注意を向けていた。</p> <p>船長Aは、日頃釣り場で、漁船が数10mまで近づいて来て、針路を変え、ときにはその場所から離れるように要求されたことがあった。</p> <p>A船は、電子ホーンを搭載していた。</p> <p>船長Aは、B船がそのままA船に向かって航行を続け、A船まで約10mまで接近する状況となって危険を感じ、操舵室に入り、主機を始動して避けようとしたが間に合わず、B船が、左反転して、B船の船尾付近がA船の右舷中央部を擦るよう衝突し、離れて行くのを認</p>

	<p>めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、沓岐島北西方沖の漁場に到着後、船長Bが、周囲に船舶が見当たらなかったため、約3～4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、操舵室の台に腰掛けて船尾方を見ながら、引き縄漁の操業を始め、南西進した。</p> <p>B船は、船長Bが、ふと船首方を見たところ、船首方10数mのA船に気付き、急いで左方向へ反転したが、B船の船尾部の防舷材がA船の右舷中央部に衝突した。</p> <p>船長A及びA船の釣り客は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、引き縄漁の操業中、周囲に船舶が見当たらない時は、船尾方の引き縄の状態を見ながら、時々船首方の見張りをしていた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、遊漁を行いながら漂流中、船長Aが、接近するB船に気付いたものの、日頃出会う他の漁船と同様に数10mのところまで針路を変えてくれると思い、漂流を続けたことから、B船がさらに約10mまで接近し、危険を感じて主機を始動して回避しようとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、約3～4knの速力で引き縄漁の操業をしながら南西進中、船長Bが、操業開始時に船舶が見当たらず、他船がないと思い、船尾方を見ながら航行を続けたことから、ふと船首方を見て10数mのA船に気付き、左方向へ反転したものの、間に合わず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、A船が漂流中、B船が約3～4knの速力で操業をしながら南西進中、船長Aが、接近するB船に気付いたものの、日頃出会う他の漁船と同様に数10mのところまで針路を変えてくれると思い、漂流を続け、また、船長Bが、操業開始時に船舶が見当たらず、他船がないと思い、船尾方を見ながら航行を続けたため、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"> ・船長は、漂流中、接近する船舶が避けてくれると思わず、余裕のある時機に、電子ホーンなどで注意喚起を行い、同船の動静に変化が認められない場合は、避航するための措置を採ること。 ・船長は、航行中、常時適切な見張りをする事。