

## 船舶事故調査報告書

令和5年8月2日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和4年11月26日 06時50分ごろ
<b>発生場所</b>	長崎県壱岐市海 <sup>いるか</sup> 豚鼻南南東方沖 海豚鼻灯台から真方位149° 900m付近 （概位 北緯33° 41.9′ 東経129° 43.3′）
<b>事故の概要</b>	遊漁船伊義丸は、西北西進中、また、漁船金比羅丸は、船首を西北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 伊義丸は、釣り客2人及び船長が負傷し、船首部外板に破口を生じ、また、金比羅丸は、船長が負傷し、右舷船尾部外板に破口等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和4年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 遊漁船 伊義丸、6.6トン FO2-6727（漁船登録番号）、個人所有 11.85m（Lr）×3.12m×0.95m、FRP ディーゼル機関、421kW、昭和61年4月6日 第290-66470号（船舶検査済票の番号） B 漁船 金比羅丸、3.61トン NS3-71748（漁船登録番号）、個人所有 9.15m（Lr）×2.20m×0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和53年5月14日
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和54年6月1日 免許証交付日 令和3年3月11日 （令和8年9月26日まで有効） B 船長B 76歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年8月22日 免許証交付日 令和2年4月27日 （令和8年4月3日まで有効）

死傷者等	<p>A 軽傷 3人（釣り客A<sub>1</sub>、釣り客A<sub>2</sub>、船長A）</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p>
損傷	<p>A 船首部外板に破口</p> <p>B 右舷船尾部外板に破口、操舵室上部に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：07時03分ごろ</p> <p>常用薄明開始時刻：06時36分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人（操舵室前方の船室に釣り客A<sub>1</sub>ほか2人、操舵室後方に釣り客A<sub>2</sub>、後部甲板に1人）を乗せ、法定灯火を表示し、遊漁の目的で、令和4年11月26日05時30分ごろ、福岡県糸島市加布里漁港を出港し、壱岐市壱岐島西方沖の釣り場に向かった。（写真1参照）</p> <div data-bbox="603 792 1378 1341" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>A船は、糸島市姫島北方沖に至り、船長Aが、1.5海里（M）レンジでヘッドアップ表示としてガードリング機能（設定した距離環内に他船等が達したときに警報を発する機能）を0.75Mに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、約18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進した。</p> <p>A船は、壱岐島南東方沖に至り、船長Aが、針路を海豚鼻南方沖に向けて左転し、西北西進として航行を続けた。</p> <p>船長Aは、A船が海豚鼻南東方沖を西北西進中、06時48分ごろ、‘レーダーのガードリング機能の警報音’（以下「レーダー警報音」という。）が鳴ったので、同警報音を解除し、操舵室上部の天窓から顔を出して周囲を確認したところ、右舷船首方に停泊中の漁船1隻を認めた。</p>

	<p>船長Aは、椅子に腰を掛け、レーダーのレンジを0.5Mレンジに変更してレーダー画面で右舷船首方に1隻の映像を確認した後、前路から目を離してレーダーの画面を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、06時50ごろ突然衝撃を受けた。</p> <p>船長Aは、前方を見たところ、B船を認めてA船とB船とが衝突したことに気付き、直ちに主機を中立運転としてA船を停止させた後、A船を後進させてB船に接近させた。</p> <p>船長Aは、釣り客及び船長Bの負傷状況、A船及びB船の損傷状況の確認を行い、船長BをA船に移乗させた後、<u>吉岐市久喜漁港</u>に入港した。</p> <p>船長A、釣り客A<sub>1</sub>及び釣り客A<sub>2</sub>は、後日、船長Aが福岡市所在の病院を受診して鼻骨骨折、釣り客A<sub>1</sub>が福岡県久留米市所在の病院を受診して右下腿打撲等、釣り客A<sub>2</sub>が福岡市所在の病院を受診して右側頭部打撲等とそれぞれ診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、一本釣り漁の目的で、06時00分ごろ久喜漁港を出港し、海豚鼻南南東方沖の漁場に向かった。</p> <p>B船は、06時30分ごろ漁場に到着し、主機を中立運転として一本釣り漁を行いながら漂泊を開始した。</p> <p>B船は、潮流により南南西方に流されたので、06時45分ごろ再び漂泊開始場所まで戻った後、周囲が明るくなってきたので、法定灯火を消灯し、船首を西北西方に向けて主機を中立運転とし、船首部に約3mのポール（棒）を立ててピンク色の旗を掲げ、船尾部に白色のスペンカーを展開して漂泊を始めた。</p> <p>船長Bは、右舷船尾部で右舷方を向いて椅子に腰を掛け、一本釣り漁を行っていたところ、船尾方から船が波を切る音が聞こえたので、船尾方を向いたところ、船尾方至近に接近するA船を認めたが、どうすることもできず、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、戻ってきたA船に移乗した後、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、家族に救急車を要請するよう連絡した。</p> <p>船長Bは、A船で久喜漁港に運ばれた後、救急車で<u>吉岐市内</u>の病院に搬送され、右肋骨骨折等と診断された。</p> <p>B船は、付近で操業を行っていた僚船により久喜漁港に<u>えい航</u>された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、約18knの速力で航行中、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けた状態では船首方に操船の支障となる死角は生じていなかった。</p> <p>船長Aは、夜間に航行する際、レーダーにガードリング機能を設定</p>

	<p>していたので、他船が0.75Mに接近すれば警報音が鳴って気付く      と思い、主にレーダーで見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、レーダー警報音が鳴ったとき、周囲を見渡して右舷船首      方に停泊中の漁船1隻を認め、また、レーダー画面で右舷船首方に1      隻の映像を認めて目視とレーダー画面の映像が一致したので、レー      ダー警報音はこの停泊中の漁船がガードリングに達したことによるも      のと判断し、同漁船は右側に見て安全に通過でき、前路に他船を見掛      けなかったので、前路に航行の支障となる他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Aは、レーダー警報音が鳴って周囲を見渡した際、薄明時で      あったことに加えてB船が船尾をA船に向けた状態で漂泊していたの      で、B船の船体が視認しづらく、B船に気付かなかったのではないかと      本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、レーダーで見張りを行っていたが、レーダー画面のB船      の映像が小さく、B船と接近し過ぎてB船の映像が同画面の中心付近      に存在していたので、海面反射に紛れ、B船に気付かなかったのでは      ないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、再び漂泊開始場所まで戻って周囲を確認したとき、B船      の右舷後方と右舷遠方に漂泊中の僚船2隻を認めたが、接近する他船      を認めなかったため、しばらく接近する他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、航行中の船舶が漂泊中のB船を避けると思っていたが、      腰を掛けて向いている右舷方だけでなく、時々周囲を確認すれば良      かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、海豚鼻南南東方沖を西北西進中、船長Aが、レーダー警報      音が鳴ったとき、右舷船首方に停泊中の漁船1隻を認め、前路に同漁      船以外に航行の支障となる他船はいないと思い込み、前路から目を離      してレーダーの画面を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたこと      から、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えら      れる。</p> <p>船長Aは、レーダー警報音が鳴ったとき、目視で右舷船首方に停泊      中の漁船1隻を認め、また、レーダー画面で右舷船首方に1隻の映像      を認めた際、レーダー警報音はこの停泊中の漁船がガードリングに達      したことによるものと判断したこと、及び前路のB船に気付かなかっ      たことから、右舷船首方に認めた停泊中の漁船以外に前路に航行の支      障となる他船はいないと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視で周囲を確認した際、薄明時であったことに加えて</p>

	<p>B船が船尾をA船に向けた状態で漂流しており、B船の船体が視認しづらかったこと、及びレーダーで見張りを行っていた際、レーダー画面のB船の映像が小さく、B船と接近し過ぎてB船の映像が同画面の中心付近に存在していたことから、海面反射に紛れ、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、海豚鼻南南東方沖において、法定灯火が表示されていない状態で船首を西北西方に向けて漂流中、船長Bが、しばらく接近する他船はいないと思って漂流を開始した後、航行中の船舶が漂流中のB船を避けると思い込み、右舷方に向けて一本釣り漁を行いながら漂流を続けたことから、船尾方至近に接近するA船を認めたが、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、海豚鼻南南東方沖において、A船が西北西進中、B船が法定灯火が表示されていない状態で船首を西北西方に向けて漂流中、船長Aが、右舷船首方に認めた停泊中の漁船以外に前路に航行の支障となる他船はいないと思い込み、前路から目を離してレーダーの画面を見ながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、しばらく接近する他船はいないと思って漂流を開始した後、航行中の船舶が漂流中のB船を避けると思い込み、右舷方に向けて一本釣り漁を行いながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行中、目視で認めた船舶以外に前路に航行の支障となる他船はいないと思い込むことなく、また、レーダーの画面のみを頼ることなく、あらゆる手段を使って常時周囲の適切な見張りを行い、他船を見落とさないようにすること。</li> <li>・ 船長は、漂流中、周囲を確認したときに接近する他船を認めなかった場合でも、しばらく接近する他船はいないと思うことなく、また、航行中の船舶が自船を避けると思い込むことなく、左右や後方を含めた周囲の適切な見張りを行い、接近する他船を見落とさないようにすること。</li> <li>・ 船長は、周囲が明るくなってきた場合でも、日没から日出までの間は法定灯火を表示すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

