

船舶事故調査報告書

船種 船名 遊漁船 友栄丸
船舶番号 290-39361 福岡
総トン数 6.6トン

船種 船名 漁船 成幸丸
漁船登録番号 FO3-32490
総トン数 1.1トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年10月21日 15時20分ごろ
発生場所 福岡県倉良瀬戸
筑前大島港避難港北防波堤灯台から真方位105° 1,470
m付近
(概位 北緯33° 53.5′ 東経130° 27.1′)

平成21年9月3日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委員 横山 鐵男(部会長)
委員 山本 哲也
委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船友栄丸は、船長が1人で乗り組み、福岡県宗像市大島漁港宮崎船だまりを出港して同市神湊漁港こうのみなとに向けて航行中、漁船成幸丸は、船長が1人で乗り組み、同船だまりを出港し、同漁港南東方沖で漂泊中、平成20年10月21日(火)15時20分ごろ、両船が衝突した。

成幸丸は沈没して船長が左腕に軽い打撲傷を負い、友栄丸には船首部に擦過傷が生じた。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月23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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月23日、平成21年5月29日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、友栄丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び成幸丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、平成20年10月21日15時15分ごろ、船長Aが1人で乗り組み、釣り客を迎えに行く目的で、福岡県宗像市大島漁港宮崎船だまりを出港し、同市神湊漁港に向かった。

船長Aは、操舵室右舷側のいすに座って操船に当たり、神湊漁港沖に向く約141°（真方位、以下同じ。）の針路とし、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって航行したが、前路で漂泊中のB船に気付かなかった。

A船は、同じ針路、速力で航行中、船長Aが、衝突の直前に船首方至近のB船に気付き、急いで左舵一杯及び後進としたが、船首の方向及び速力が変わらないうちに、A船の船首部とB船の右舷船尾部が衝突した。

衝突後、船長Aは、海面に浮いていた船長Bを救助し、所属の漁業協同組合に連絡した。

(2) B船

B船は、平成20年10月21日08時00分ごろ、船長Bが1人で乗り組み、ひらめ一本釣り漁の目的で、大島漁港宮崎船だまりを出港し、宗像市勝島周辺の漁場に向かい、同漁場で漁を行った後、北上して大島漁港沖の一ノ瀬やオノマ瀬で漁を行った。

船長Bは、15時00分ごろ、オノマ瀬で釣り糸が根掛りして切れたので、釣り具の修理のため、大島漁港南東方沖において船首を南西に向け、機関を中立として漂泊を開始した。

船長Bは、前部甲板で身体を船尾方に向け、下を向いて釣り道具の修理をしていて周囲を見なかったことから、B船に向けて接近中のA船に気付かなかった。

B船は、船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、衝突の直前に右舷至近のA船に気付いたが、何もできずにA船と衝突し、B船は船尾から沈没した。

衝突後、救命胴衣を着用していた船長Bは、B船が沈没する前に海中に飛び込み、引き返してきたA船に救助された。

本事故の発生日時は、平成20年10月21日15時20分ごろで、発生場所は、筑前大島港避難港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から105°1,470m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Bの口述によれば、左腕に軽い打撲傷を負った。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、船首部に擦過傷が生じた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、衝突後すぐに船尾側から沈没した。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 36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 平成3年4月11日

免許証交付日 平成17年12月5日
(平成23年4月10日まで有効)

船長B 男性 70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7月22日

免許証交付日 平成17年2月28日
(平成23年2月27日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

平成2年ごろから小型漁船に甲板員として乗り組み、操縦免許証を取得後、船長職を執るようになった。また、平成15年ごろから、遊漁船業を漁業と兼業で行っていた。

② 健康状態

矯正視力は両眼とも1.0で、聴力には異常がなく、当時の健康状態は良好であった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

昭和28年ごろから小型漁船に甲板員として乗り組み、操縦免許証を取得後に船長となった。

② 健康状態

矯正視力は両眼とも1.0で、聴力には異常がなく、当時の健康状態は良好であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	290-39361福岡
船籍港	福岡県宗像市
船舶所有者	個人所有
総トン数	6.6トン
Lr×B×D	12.55m×3.20m×1.20m
船質	FRP

機 関	ディーゼル機関1基
出 力	389kW (連続最大)
推 進 器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成3年9月1日

(2) B船

漁船登録番号	FO3-32490
主たる根拠地	福岡県宗像市
船舶所有者	個人所有
総 ト ン 数	1.1トン
L r × B × D	6.89m × 2.07m × 0.74m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	25 (漁船法馬力数)
推 進 器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成7年10月4日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.2mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.1m、船尾約0.6mで、漁獲物はほとんどなかった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター、魚群探知機及び電子ホーンが装備され、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターが作動中であり、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

また、A船は、速力が約8kn以上になると船首が浮上し、船首方に死角が生じた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

コンパスやレーダーなどの航海計器及び有効な音響信号装置は装備されて

いなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故現場の南東7海里にある宗像地域気象観測所における事故当日15時00分の観測値は、降水量0mm、東北東の風、風速4.0m/s、気温25.8℃であった。

2.6.2 乗組員の観測

(1) A船

船長Aの口述によれば、事故当時の気象及び海象は、天気は晴れで、南西の風、風速6m/s、視界は良好で、波高1m未満であった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、事故当時の気象及び海象は、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、波が少しあった。

2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、概略次のとおりである。

倉良瀬戸は、関門海峡～福岡湾口間のほぼ中央にある狭水道で、オノマ瀬灯浮標と一ノ瀬灯浮標との間が主水道となっているが、通航船が多く、針路を横切る潮流があるので十分注意することが必要である。

また、船長Bの口述によれば、オノマ瀬と一ノ瀬の間は船がよく通るので、本事故当時はそこを避けて漂泊していた。

2.8 見張りに関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

操舵室右舷側のいすに座って操船に当たり、大島漁港を出港するとき前方を見たが、前路に他船がなかったので安心していった。

A船は、速力が約8kn以上となると船首が浮上するが、本事故当時は、沖の防波堤を過ぎたあたりから船首が20～30cm浮上して、船首方向の両舷側約20°の範囲に死角が生じ、相手船がいたところまでが見えなかった。

日頃は、死角を補うために蛇行して航行したり、操舵位置を変えたりしているが、本事故当時は死角を補う見張りを行わなかったため、衝突直前までB船に気付かなかった。

また、レーダーも見ていたが、B船が小型の漁船だったので映っていなかつ

た。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

漂泊を開始したとき周囲を見回し、自船に向かってくるような他船がいなかったため、前部甲板で身体を船尾方に向け、下を向いて釣り道具の修理を開始した。その後、周囲を見ていなかったため、衝突直前までA船に気付かなかった。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

A船は、大島漁港宮崎船だまりを出港し、約 141° の針路及び約1.2knの速力で、手動操舵によって航行中、B船は、衝突場所付近において、船首を南西に向けて機関を中立として漂泊中、両船が衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、衝突時刻は15時20分ごろで、衝突場所は、北防波堤灯台から $105^{\circ}1,470$ m付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1から、A船の船首部とB船の右舷船尾部が衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況に関する解析

2.4から、船長A及び船長Bは、適法で有効な操縦免許証をそれぞれ有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.5.3から、A船及びB船の船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

2.5.3(2)から、B船は、有効な音響信号装置を備えていなかったもの考

えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象の状況は、天気は晴れ、風力3の東寄りの風が吹き、視界は良好で、波高は1m未満であったものと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1及び2.8から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① 船長Aは、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行したのと考えられる。
- ② 船長Aは、大島漁港を出港するとき前方を見たが、前路に他船を見かけなかったことから、前路に他船がないものと判断し、船首が浮上して前方に死角が生じていたものの、船首を左右に振るなどして死角を補うなど、適切な見張りを行わなかったのと考えられる。

(2) B船

- ① 船長Bは、自船の右舷方から接近してくるA船に気付かなかったのと考えられる。
- ② 船長Bは、漂泊を開始したとき周囲に他船を見かけなかったことから、釣り具の修理に専念し、周囲の見張りを行わなかったのと考えられる。

4 原因

本事故は、福岡県倉良瀬戸において、A船が福岡県宗像市神湊漁港に向けて航行中、B船が漂泊中、A船が、B船に気付かずにB船に向けて航行し、また、B船が、自船に向けて接近するA船に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突したことにより発生したのと考えられる。

A船がB船に気付かなかったのは、船長Aが、前路に他船がないものと判断し、船首を左右に振るなどして、船首浮上による死角を補う適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

B船が自船に向けて接近するA船に気付かなかったのは、船長Bが、漂泊を開始したとき、周囲に他船を見かけなかったことから、釣り具の修理に専念し、周囲の見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

