

船舶事故調査報告書

船種 船名 遊漁船 福栄丸
船舶番号 290-49994福岡
総トン数 4.9トン

船種 船名 モーターボート Sea Breeze
船舶番号 290-40464福岡
総トン数 5トン未満（長さ6.36m）

事故種類 衝突
発生日時 平成20年11月3日 14時13分ごろ
発生場所 福岡県宗像市地ノ島北東方沖
倉良瀬灯台から真方位078° 1.95海里付近
（概位 北緯33° 55.6′ 東経130° 30.9′）

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^{ふくえい}福栄丸は、船長と釣り客4人が乗船し、釣り場を^{かねざき}発進して福岡県宗像市鐘崎漁港に向けて帰航中、モーターボート^{シーブリーズ}Sea Breezeは、船長と知人1人が乗船し、同市地^{じの}ノ島北東方の釣り場で漂泊中、平成20年11月3日（祝日）14時13分ごろ、両船が衝突した。

福栄丸には、船首船底に擦過傷が生じ、Sea Breezeは、操舵室等を損傷して転覆したが、両船とも死傷者はいなかった。

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11月4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11月17日、18日、平成21年1月16日、6月18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、福栄丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びSea Breeze（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、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、平成20年11月3日06時00分ごろ福岡県宗像市鐘崎漁港を出港し、06時30分ごろ同市地ノ島の北方3.0海里(M)付近の釣り場に到着して遊漁を始め、時々釣り場を移動しながら遊漁を続けた。

船長Aは、14時05分ごろ遊漁を終えて帰港するため、倉良瀬^{くらせ}灯台から040°（真方位、以下同じ。）3M付近の釣り場を発進し、概ね180°の針路及び約11ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵室右舷側の操縦席に腰掛け、手動操舵により航行した。釣り客4人は、船尾甲板で船首方を向いて座っていた。

A船は、速力が約9kn以上になると船首が浮上することから、約11knの速力としたことで、船首方に死角が生じる状況となったが、船長Aは釣り場を発進する際、前方に他船を認めなかったため、死角を補うまでもないと思い、すぐに操縦席に腰掛け、日ごろ行っている船首を左右に振るなどの死角を補う見張りを行わなかった。

船長Aは、正船首方で死角に入った前路で漂泊中のB船に気付かず、同じ針路及び速力で航行中、A船の船首部とB船の右舷船尾部が衝突した。

衝突後、A船がB船に乗り上げていたため、船長Aは機関を後進にかけてB船から離れたが、B船は右舷側に転覆した。

船長Aは、海中に投げ出されたB船の2人を救助後、海上保安庁に118番通報を行い、僚船にB船のえい航を依頼したのち、自力で鐘崎漁港に帰港した。

(2) B船

B船は、船長Bと知人1人（以下「同乗者」という。）が乗船して、平成20年11月3日07時40分ごろ福岡県芦屋町^{あしや}芦屋港を出港し、08時40分ごろ地ノ島の北東方1.5M付近の釣り場に到着して釣りを始め、風潮流によって船体が南東方に圧流されるので、時々北西方へ^{しおのぼ}潮上りを繰り返しながら釣りを続けた。

船長Bは、衝突の約20分前に潮上りを行い、船首からパラシュート型のシーアンカー^{*1}を投入して、船首をほぼ北西方に向けた状態で機関を停止して漂泊し、周囲の見張りを行いながら自身は船尾右舷側に、同乗者は船首右舷側に腰掛け、それぞれ右舷側を向いて釣りを再開した。

船長Bは、右舷正横より少し後方約500mの距離にB船に向けて接近するA船を視認したが、以前にも漁船が自船の近くで停船したことがあったので、A船も何か用事があると思って接近するものと思い、A船の動向を見守りながら釣りを続けた。

船長Bは、A船が自船に向いたまま約30mに接近しても減速しなかったため、衝突の危険を感じて船首へ移動した直後、A船の船首部とB船の右舷船尾部がほぼ90°の角度で衝突し、A船がB船の船体に乗り上げて停止した。

衝突後、B船は右舷側に転覆し、救命胴衣を着用していた船長B及び同乗者が海中に投げ出されたが、A船に救助され、B船はA船の僚船により地ノ島漁港泊地区にえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年11月3日14時13分ごろで、発生場所は、倉良瀬灯台から078° 1.95M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

^{*1} 「シーアンカー」とは、船首から投入して風波を船首に受け圧流を防ぐ曳引式抵抗物の総称をいう。小型船が荒天時に操船が困難なとき、船首から投入して船首を風波に向け、横波による横揺れや海水の打ち込みから生ずる船の転覆を防ぐために用いられる。また、漂泊して釣りなどを行うときに使用すると、船体姿勢が安定し、横揺れや圧流を抑える効果がある。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

両船とも死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、船首船底部に長さ約2 m、幅約30 cmの擦過傷が生じた。

(2) B船

船長Bの口述及び損傷写真によれば、操舵室が損壊し、右舷船尾ブルワーク外板に長さ約80 cmのき裂及び船尾物入れに破損などが生じ、転覆により機器類が濡れ損して使用不能となった。

(写真1 B船の操舵室の損傷状況、写真2 B船の右舷船尾ブルワーク外板の損傷状況 参照)

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 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51年1月30日

免許証交付日 平成19年4月16日

(平成24年5月28日まで有効)

船長B 男性 69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15年12月19日

免許証交付日 平成20年5月13日

(平成25年12月21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。

昭和32年ごろから父親所有の漁船に甲板員として乗船し、操縦免許を取得後、父親から漁船を譲り受けて船長となった。平成元年ごろから漁業の傍ら遊漁船業も行うようになり、地ノ島や宗像市大島周辺を釣り場に使っていた。

事故当時の健康状態は良好で、眠気や疲労を感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

操縦免許を取得後、地ノ島から北九州市白島にかけての海域で、月に2回程度、週末に釣りを行っていた。

事故当時の健康状態は良好で、眠気や疲労を感じていなかった。

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	290-49994福岡
船舶籍港	福岡県宗像市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.9トン
L×B×D	12.4m×2.77m×0.88m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	169.17kW（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9年7月12日

(2) B船

船舶番号	290-40464福岡
船舶籍港	福岡県芦屋町
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
L×B×D	7.10m×2.41m×1.13m
船質	FRP
機関	ガソリン機関（船外機）1基
出力	66.2kW（連続最大）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成4年6月

2.5.2 積載状況

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.2m、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

であった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

船長Aの口述及び船体写真によれば、次のとおりであった。

磁気コンパス、GPSプロッター、魚群探知機及びレーダーなどが装備されており、事故当時、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

操舵室は、船首より約10mの位置に設置され、右舷側に操縦席が配置されており、同室の窓は、前面に旋回窓2面を含む4面、両舷側に各2面が設けられていた。

また、約9kn以上の速力で航行すると船首が浮上し、操縦席から船首方向の水平線上に死角が生じはじめ、死角の範囲は、約11knで両舷側約17°となり、全速力の約14knまで変わらなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

磁気コンパス、GPSプロッター及び魚群探知機などが装備されており、事故当時、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったが、有効な音響信号装置は装備されていなかった。

シーアンカーは、船首クリートに係止した長さ約15mの引き索に連結していたが、漂泊中に機関を始動してから10秒程度で約10m移動することができた。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 発生場所の東方約20Mに位置する下関地方气象台及び南方約7Mに位置する宗像地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

① 下関地方气象台

14時00分 天気 曇り、風向 西、風速 3.2m/s

② 宗像地域気象観測所

14時10分 風向 西南西、風速 2m/s

20分 風向 西、風速 2m/s

(2) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、発生場所の事故当時の潮汐は、下げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、事故当時の気象及び海象は次のとおりであった。

(1) 船長A

天気晴れ、風向西、風力1、視界は良好で波浪はなく、下げ潮の初期であった。

(2) 船長B

天気曇り、風向北西、白波が立たない程度の風が吹き、視界は良好で波浪はなかった。

2.7 事故水域等に関する情報

地ノ島北東方沖の事故発生場所付近は、倉良瀬戸の北口に向かう内航船や漁船の通航水域となっている。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、A船は、14時05分ごろ倉良瀬灯台から040° 3M付近の釣り場を発進し、鐘崎漁港に向く概ね180°に針路を定め、約11knの速力で航行中、一方、B船は、衝突場所付近において、衝突の約20分前から、船首をほぼ西方に向け、機関を停止して漂泊中、両船が衝突したものと考えられる。

3.1.2 衝突時刻及び場所

2.1から、衝突時刻は14時13分ごろで、衝突場所は倉良瀬灯台から078° 1.95M付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、針路概ね180°、速力約11knで航行しているA船の船首部と、船首をほぼ西方に向けて漂泊しているB船の右舷船尾部がほぼ90°の角度で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

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

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

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は、天気は曇り、風向は西よりの風、風力1、視界は良好で波浪はなく、潮汐は下げ潮の初期であったものと考えられる。

3.2.3 事故発生に関する解析

2.1及び2.5.3から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① 船長Aは、釣り場を発進した際、前路に他船を認めなかったため、前路に他船はいないと判断したものと考えられる。
- ② A船は、船首部が浮上し、船首方向に死角が生じていたものと考えられる。
- ③ 船長Aは、船首を左右に振るなど、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ものと考えられる。
- ④ 船長Aは、正船首方の死角に入った前路で漂泊中のB船に気付かずに、B船に向け航行したものと考えられる。
- ⑤ 船舶は、常時適切な見張りを行わなければならないことから、船長Aが、船首を左右に振るなど、船首浮上による死角を補う適切な見張りを行っていたら、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

(2) B船

- ① 船長Bは、B船に向けて接近するA船を約500mの距離で視認し、A船の動向に注意を払っていたものと考えられる。
- ② 船長Bは、以前にも漁船がB船の近くで停船したことがあったので、A船は用事があるB船に接近してくるものと判断し、釣りをしながら漂泊を続けたものと考えられる。
- ③ 船長Bは、機関を始動して移動するなどの衝突を避けるための措置をとるいとまもなく衝突したものと考えられる。

4 原因

本事故は、福岡県宗像市地ノ島北東方沖において、A船が同市鐘崎漁港に向けて帰航中、B船が釣りのため漂泊中、A船が、B船に気付かずにB船に向け航行し、また、B船が、漂泊を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かずにB船に向け航行したのは、船長Aが、前路に他船はいないと判断し、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船が漂泊を続けたのは、船長Bが、A船は用事があるためB船に接近してくると判断したことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図



A 船
(4.9ト)
14:05ごろ発進

概ね180
約11kn

衝突場所
平成20年11月3日14:13ごろ発生
(漂泊中)

B 船
(7.10m)

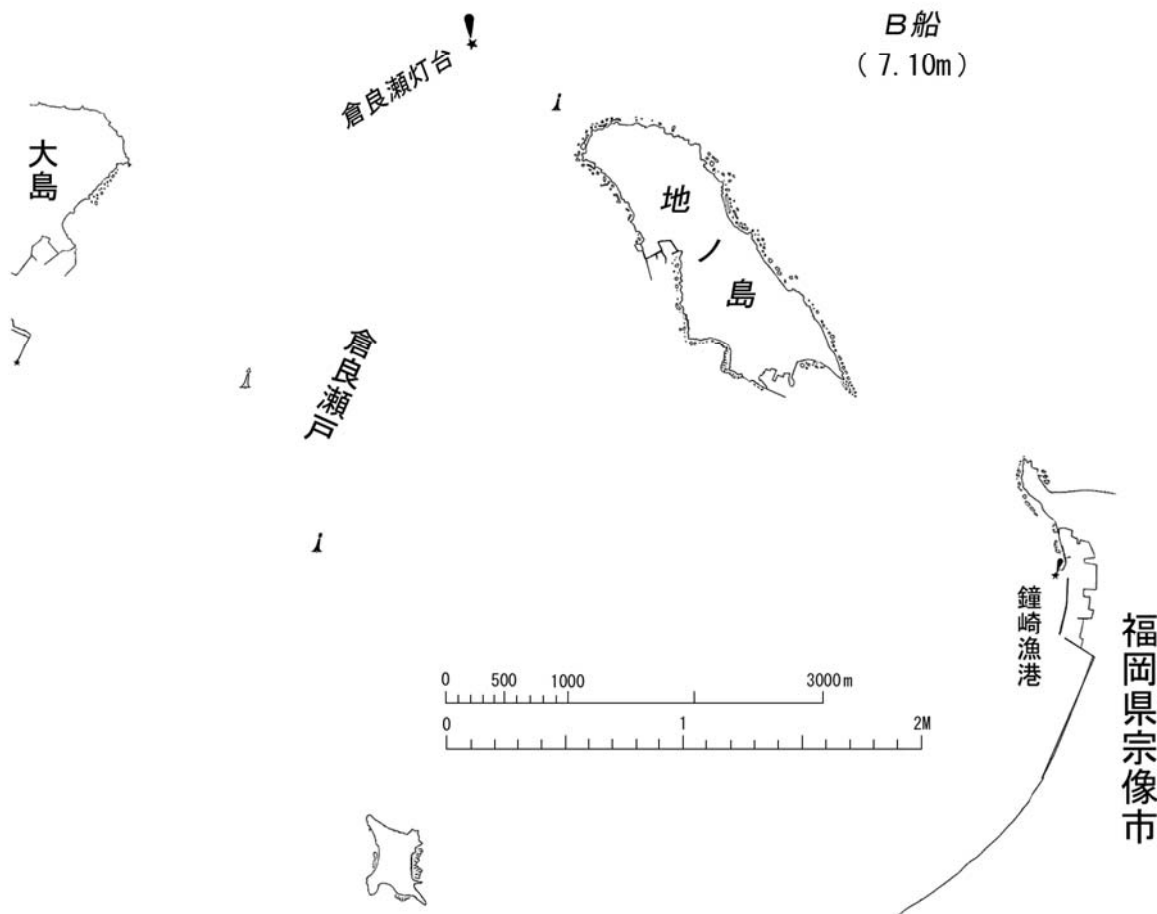


写真1 B船の操舵室の損傷状況



写真2 B船の右舷船尾ブルワーク外板の損傷状況

