

船舶事故調査報告書

船種船名 プレジャーボート 博洋丸
船舶番号 290-22847福岡
総トン数 4.0トン

船種船名 モーターボート ミサキ
船舶番号 290-57896福岡
総トン数 1.9トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年7月26日 18時20分ごろ
発生場所 福岡県北九州市若松区男島北北西方沖0.6海里付近
(概位 北緯34°01.7' 東経130°43.1')

平成21年4月23日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委員長 後藤昇弘
委員 楠木行雄
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 船舶事故等の概要

プレジャーボート博洋丸は、船長ほか4人が乗船し、福岡県北九州市若松区脇田漁港を出港し、山口県下関市蓋井島西方の釣り場に向かって航行中、モーターボートミサキは、船長ほか1人が乗船し、若松区向洋町ひびき川河口を出港し、男島北西方で錨泊中、平成20年7月26日(土)18時20分ごろ両船が衝突した。

衝突の結果、ミサキは、船長及び同乗者が骨折等を負い、船体後部右舷側に破口を生じて転覆し、博洋丸は船首部に擦過傷を生じたが、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10月1日、本事故の調査を門司地方海難審判理事所から引き継ぎ、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8月7日、11日 口述聴取

平成20年8月19日 現場調査及び口述聴取

平成20年9月19日、30日、10月20日、11月7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

プレジャーボート^{*1}博洋丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、船長Aの友人である同乗者（以下「同乗者A」という。）及びミサキ（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、事故の経過は次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aが乗り組み、同乗者Aとその家族ら計4人を乗船させ、イカ釣りを楽しむ目的で、平成20年7月26日17時50分ごろ福岡県脇田漁港を出港し、男島と女島^{めしま}の間を通過して、蓋井島西方の釣り場に向け航行した。

18時13分ごろA船は、女島東方約150mにおいて針路を約357°に定め、機関を毎分回転数（rpm）約2100、約13.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。

^{*1} 小型兼用船として登録されている漁船型のモーターボートで、事故当時はプレジャー目的に使用していた。

船長Aは、操舵室中央に設置した舵輪を左手に握り、立った姿勢で操船に当たり、同乗者は船橋の外の前部に2人、後部に2人が位置していた。

船長Aは、西日の日差しで海面反射がきつく、また、波しぶきが船橋にかかり、見えづらくなっていたことから、風の時は遠方の見張りのためかけている眼鏡を外して操船していた。また、前方の見張りのためレーダーを1.5海里(M)レンジで使用していたが、何も映っていなかったため、そのままの針路及び速力で航行した。

船長Aは、前方を見ていたが、何も船らしいものは見えず、船体に何か当たったゴトゴトという音を聞いたので、直ちに速力を減じて右後方を振り返ったところ、B船が傾き、転覆し、救命胴衣を着用している2人が海面に浮いているのを見つけて近寄り救助した。このとき、レーダーで位置を確認したところ、男島北北西約0.6Mであった。また、衝突角度は約30°であった。

衝突の約10分後に同乗者Aが携帯電話で海上保安庁118番に衝突事故とA船のGPSによる位置を連絡し、怪我をしていた2人のために救急車を手配した。その後、A船は脇田漁港に帰港し、19時20分ごろ負傷者2人を救急車に引き継いだ。

(2) B船

B船は、釣りをするため、船長Bが乗り組み、友人1人(以下「同乗者B」という。)を乗船させ、平成20年7月26日17時40分ごろ福岡県北九州市若松区向洋町ひびき川河口を出航し、男島北西方の釣り場へ向かい、18時10分ごろ男島北西方沖約0.7M付近で錨を入れたが、錨泊を示す形象物を掲げずに船外機を上げて、釣りを始めた。

18時13分ごろ船長Bは、男島と女島の間を北上してくるA船に気付いたが、自船の方に向かってくるので、イカ釣りに行くと聞いていた友人の漁船が近寄ってきているものと思った。

船長Bは、A船が約200mとなっても、速力を落とさないで、危ないと思い、B船を避けるように両手を振りながら大声で叫んだ。

同乗者Bは後部左舷側で立ったまま両手で手を振りながら叫んでいた。

船長Bは、上げていた船外機を海中に降ろして、機関をかけてA船を避けようとしたが間に合わなかった。船長Bは、中腰のまま左手で舵輪を持ち、右手でエンジンキーを握った状態であった。

18時20分ごろA船が速力を落とすことなくB船の後部右舷に乗り上げてそのまま突っ切っていった。また、衝突角度は約40°であった。

その後、B船は転覆し、船長B及び同乗者Bは、海中に投げ出されたが、救命胴衣を着用していたのでその場に浮かび上がりA船に救助された。

B船は、翌日、A船などにより脇田漁港まで曳航され、港の岸壁に引き揚げられた。

本事故の発生日時は、平成20年7月26日18時20分ごろで、発生場所は男島北北西方沖0.6M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の口述及び医師の診断書によれば、船長Bは右踵骨開放骨折等で全治8週間、同乗者Bは胸部及び右足大腿部の打撲等を負った。A船に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の口述及び損傷写真によれば、船首部水線付近に擦過傷が生じた。

(写真1 (船首付近を撮影)、写真2 (船首水線付近を撮影) 参照)

(2) B船

船長Bの口述及び損傷写真によれば、中央部右舷に破口が、船尾部左舷に亀裂が生じた。

(写真3 (船体内部を撮影)、写真4 (右舷側を撮影) 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、受有操縦免許証

船長A 男性 72歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 昭和50年9月9日

免許証交付日 平成20年3月3日

(平成25年4月14日まで有効)

船長B 男性 65歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成16年6月18日

免許証交付日 平成16年6月21日

(平成21年6月20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、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

昭和44年叔父所有の漁船に甲板員として、昭和58年2月にA船に船長として乗船した。男島と女島間の通航経験は、数百回あった。

② 健康状態

裸眼視力は両目とも0.3であり、通常は眼鏡をかけていないが、遠方にある旗竿等を識別するときには、眼鏡を使用していた。聴力は正常である。アルコールは全く摂取せず、平均して7時間の睡眠を取っており、眠気や疲れを感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりである。

① 主な乗船履歴

平成元年、四級小型船舶操縦免許証を取得して中古のモーターボートを購入し、平成16年7月に新造のB船に買い換えて、船長として乗船した。

② 健康状態

裸眼視力は、両目とも1.2であり、聴力も正常であった。

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	290-22847福岡
船籍港	福岡県北九州市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.0トン
L×B×D	14.50m×2.43m×0.77m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	121.4kW（連続最大）
推進器	プロペラ1個
進水年月日	昭和58年2月17日

(2) B船

船舶番号	290-57896福岡
船籍港	福岡県北九州市
船舶所有者	個人所有
総トン数	1.9トン

L×B×D	6.6 m×2.32 m×1.12 m
船 質	F R P
機 関	ガソリン機関（船外機）1基
出 力	66.2kW（連続最大）
推 進 器	プロペラ1個
進水年月日	平成16年7月15日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によればA船の喫水は、船首約0.4m、船尾約0.35mであり、同乗者Aとその家族らが同乗していた。

(2) B船

船長Bの口述によればB船の喫水は、船首約0.6m、船尾約0.25mであり、同乗者Bが同乗していた。

2.5.3 その他の設備及び性能等

船長A及び船長Bの口述によれば、各船とも船体、機関及びレーダー、GPS等の航海計器類に故障はなかった。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

(1) 事故現場の東南東約2.1kmにある下関地方気象台による事故当日の観測値は、次のとおりであった。

18時00分 風向 東、風速 3.3m/s、天気 晴れ、視程 25.0km

19時00分 風向 東、風速 3.3m/s、天気 晴れ、視程 25.0km

(2) 事故現場の南東方約2kmに位置する白島石油備蓄株式会社北九州事業所の観測値は次のとおりであり、天気は晴れのち曇りであった。

18時00分 風向 東南東、風速 4.6m/s、波浪 北北西5.9cm

19時00分 風向 東南東、風速 4.2m/s、波浪 北北西6.7cm

2.6.2 乗組員の観測

(1) 船長Aの口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は次のとおりであった。

天気 晴れ、視界良好、東南東の風 約2m、波浪 東南東約1.5m

(2) 船長Bの口述によれば、事故現場付近の気象・海象は次のとおりであった。

天気 薄曇り、東南東の風 3～4 m、波浪 東南東0.5 m～1.0 m

2.6.3 当日の日没

天測暦によれば、関門海峡での日没は19時22分であった。

2.7 事故水域等に関する情報

男島の東側には白島国家石油備蓄基地があり、関門港の響新港区となり、また、女島付近には魚礁が多く存在している。男島と女島の間は、幅が約0.5 M、水深は約8 m以上で小型船舶が通航に利用している。

2.8 船舶の事故通報に関する情報

(1) 海上保安庁からの情報によれば、次のとおりであった。

第七管区海上保安本部では118番通報で18時33分～39分に、「航行中、アンカー中のプレジャーボートに衝突し、プレジャーボートは転覆した。位置は、北緯34°01.433′ 東経130°43.246′ で、2人を救助したが、1人は踵を怪我している。」との情報を入手した。

(2) 北九州市消防局からの情報によれば、次のとおりであった。

119番通報で18時44分ごろ「船の中で怪我をした。」との情報を入手した。

3 分析

3.1 衝突の解析

(1) 衝突時刻

2.1及び2.8から、18時20分ごろと考えられる。

(2) 衝突場所

2.1及び2.8から、船長A及び船長Bの口述並びに118番通報による衝突場所は、それぞれ異なり、距離差があった。

118番通報をしたGPS位置は衝突後10分後に通報されたものであり、船長Bの口述による位置はおおよそのものであった。

このことから、衝突後に船長Aがレーダーにより確認した男島北北西沖0.6 M付近が衝突場所であったものと考えられる。当該位置は、北緯34°01.7′ 東経130°43.1′ であった。

(3) 衝突角度

また、写真2の損傷状況から、A船の船首水線付近がB船の後部右舷に乗り上げ突っ切っていたものと考えられる。

2.1から、A船はB船の右舷前方から30～40°の角度で衝突したものと考えられる。

また、写真2の損傷状況から、A船の船首水線付近がB船の後部右舷に乗り上げ突っ切っていたものと考えられる。

3.2 衝突要因の解析

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、ともに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は不具合又は故障はなかったものと考えられる。

(3) 2.5.3から、B船には音響信号装置が装備されていなかったものと考えられる。一方、海上衝突予防法第33条第2項には、長さ12m未満の船舶は、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておかなければならないと規定されていることから、有効な音響信号装置を備え付けておくべきであったものと考えられる。

3.2.2 見張り及び衝突直前の操船の状況

(1) 船長Aは、2.1(1)及び2.4(2)から、両眼の裸眼視力0.3であり、眼鏡を外していたことから前方の見張りが十分に出来なかった可能性が考えられ、また、2.3から、日没の約1時間前であり、西日による海面反射があったものと考えられる。

(2) 船長Aは、2.1(1)から、遠方の見張りはレーダーで行っていたが、レーダーによる適切な見張りを行わなかった可能性が考えられる。

(3) 船長Bは、2.1(2)から、衝突約7分前にA船を認めていたが、同船をイカ釣りに行くと聞いていた友人の漁船が近寄ってきているものと思い、錨泊を続け、衝突を避ける動作を取る時期が遅れた可能性が考えられる。

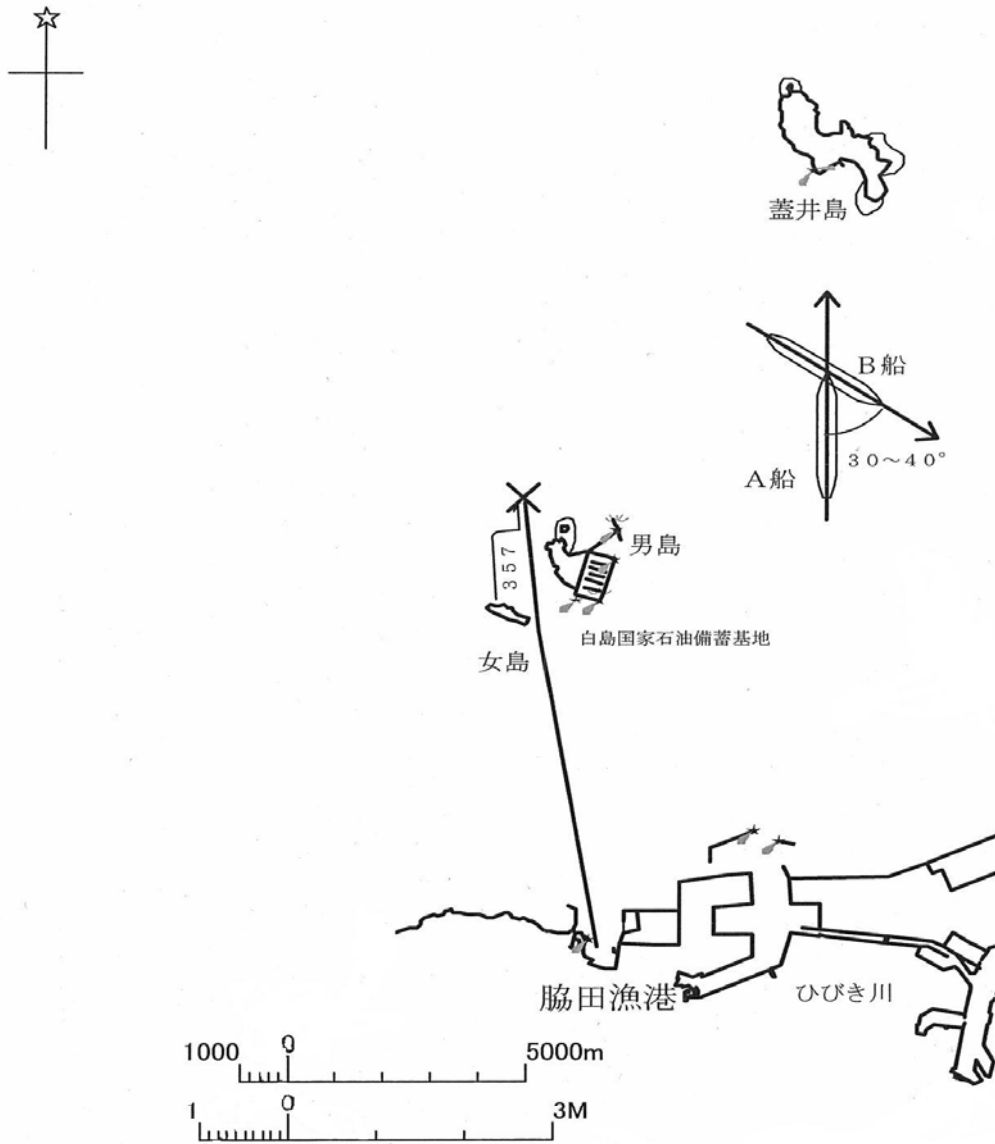
また、3.2.1(3)の有効な音響信号装置を備え付け、A船への注意喚起がなされていれば、衝突が避けられた可能性が考えられる。

4 原因

本事故は、男島北西方沖において、A船が、前路に錨泊しているB船に気付かなかったため、B船に向けて航行し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船が前路に錨泊しているB船に気付かなかったのは、西日及び波しぶきにより遠方が見えづらい状況において、レーダーによる1.5Mレンジの見張りをしてしたが、レーダーによる適切な見張りが行われなかった可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図



A船の損傷状況

写真1 (船首付近を撮影)



写真2 (船首水線付近を撮影)



B船の損傷状況

写真3 (船体内部を撮影)



写真4 (右舷側を撮影)

