

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第三昇漁丸
漁船登録番号 SA3-24687
総トン数 4.9トン

船種 船名 漁船 徹栄丸
漁船登録番号 NS3-73214
総トン数 4.9トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年9月23日 07時48分ごろ
発生場所 福岡県福岡市博多漁港
博多港西公園下防波堤灯台から真方位143°
1,280m付近
(概位 北緯33°35.8' 東経130°23.2')

平成21年7月30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

漁船第三昇漁丸^{しょうりょう}は、船長1人が乗り組み、福岡県福岡市博多漁港に入港して福岡市中央卸売市場鮮魚市場前の長浜西岸壁沖合で停留中、漁船徹栄丸^{てつえい}は、船長1人が乗り組み、長浜西岸壁を離れ、燃料補給のために長浜船だまりに向けて航行中、平成20年9月23日07時48分ごろ両船が衝突した。

徹栄丸は、船長が頭部、頸部、顔面挫傷等を負い、船底に破口が生じ、第三昇漁丸は、船長に負傷はなかったが、中央部両舷ブルワークが割れ、操舵室が圧壊した。

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3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10月22日、24日、26日、平成21年2月6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、第三昇漁丸（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及び徹栄丸（以下「B船」という。）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、平成20年9月22日12時45分ごろ福岡県福岡市博多漁港を出港して同県沖ノ島東方の漁場でいか一本釣り漁を行い、翌23日朝、博多漁港に帰港し、イカの買取り業者との会合時刻までの間、岸壁に着けずに沖合で待機することとし、07時45分ごろ福岡市中央卸売市場鮮魚市場の前の長浜西岸壁の沖合で、機関を運転したままクラッチを中立にして停留を始めた。

07時46分ごろ船長Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰掛けて周囲の見張りをしていたとき、B船が長浜西岸壁を離れるのを認め、その後、注意して見ていたところ、同船が自船に向かって接近してきたが、B船長と顔見知りであったことから、同船は何か用事があるため自船に接近してくるものと考えた。

船長Aは、B船を見守るうち、高速力のままで間近に接近してくるので、衝突の危険を感じたが、クラッチを前進に入れて移動したり、汽笛を鳴らす余裕

もなく、07時48分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部が衝突し、B船がA船に乗り上げた。

船長Aは、衝突の衝撃で操舵室囲壁に生じた隙間から海上に投げ出されたが、自力で船に這い上がった。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、福岡県筑前大島北方沖合でいか一本釣り漁を行い、平成20年9月23日07時20分ごろ博多漁港長浜西岸壁に左舷付けで着岸してイカの水揚げを行った。

船長Bは、水揚げの途中、通りがかった給油船の乗組員に燃料補給を依頼し、水揚げが終わり次第、給油船のところに行く旨を伝えた。

船長Bは、07時46分ごろ給油船が係留していた同漁港内東方の長浜船だまりに向け、岸壁を右回頭で離れ、操舵室前面の2層の窓のうち上の窓から見張りができるように同室内を左右に渡した板の上に立って、手動操舵により、徐々に増速しながら航行した。

船長Bは、長浜西岸壁を離れるとき、A船が水揚げをするため同岸壁沖合で停留しているのを認めたが、漁港内にはA船のほかにも他船を認めなかった。

船長Bは、右回頭を終えて針路を概ね006°（真方位、以下同じ。）に定めたとき、自船が右回頭している間にA船は長浜西岸壁に移動しているものと思込み、長浜船だまりに入ったことがなかったことから、視線を右方の中央突堤と長浜船だまり方面に向け、係留場所のことを考えていた。また、給油船を待たせてはいけないとの思いと、出漁に備えて早めに休息をとりたいとの思いから気が焦り、更に増速した。

船長Bは、ふだん、港内では6ノット（kn）程度の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していたが、約17knに増速して航行していたとき、A船の右舷中央部に衝突して乗り上げた。

なお、陸上から事故を目撃した人が海上保安庁に通報し、事故に気付いた給油船が、両船を衝突した状態のまま中央突堤に係留されていた台船にえい航したと聞いた。

本事故の発生日時は、平成20年9月23日07時48分ごろで、発生場所は、博多港西公園下防波堤灯台から143°1,280m付近であった。

（付図1 推定航行経路図、写真1～2 衝突後の状況 参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Aの口述及び船長Bの診断書によれば、船長Bが、頸部及び顔面挫傷並びに肋

骨折等を負い、54日間入院した。A船には死傷者はいなかった。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びにA船及びB船の損傷写真によれば、次のとおりであった。

(1) A船

操舵室が圧壊し、船体中央部の両舷ブルワークが約2mにわたって割れ、前部マストが倒壊した。

(写真3 A船の損傷状況 参照)

(2) B船

船首部船底2箇所破口が、舵及びプロペラ翼に曲損が生じた。

(写真4 B船の損傷状況 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

① 船長A 男性 35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5年8月19日

免許証交付日 平成20年10月1日

(平成25年8月18日まで有効)

② 船長B 男性 50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56年4月23日

免許証交付日 平成19年4月11日

(平成24年12月23日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、平成3年ごろ父親所有の漁船に甲板員として乗り組み、平成15年にA船を購入したときから船長として乗船している。視力、聴力ともに正常で、健康状態は良好であった。

② 船長B

船長Bの口述によれば、昭和49年ごろ叔父所有の漁船に甲板員として乗り組み、操縦免許を取得したころから船長として乗船し、B船には購入時から船長として乗船している。視力、聴力ともに正常で、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

漁船登録番号	SA3-24687
主たる根拠地	佐賀県鎮西町馬渡島
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.9トン
Lr×B×D	11.90m×2.90m×0.91m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	70（漁船法馬力数）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成9年6月

(2) B船

漁船登録番号	NS3-73214
主たる根拠地	長崎県壱岐市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.9トン
Lr×B×D	11.72m×2.50m×0.85m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	389kW（漁船法馬力数）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	昭和63年10月

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、漁獲したイカ23箱（1箱約7kg）を積載し、喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、水揚げ後のため積荷はなく、喫水は、船首約0.5m、船尾約1.65m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の口述によれば、レーダー、魚群探知機、GPSプロッター及び汽笛が装備されており、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

(2) B船

船長Bの口述及び操舵室の状況写真によれば、次のとおりであった。

レーダー、魚群探知機、GPSプロッター及び汽笛が装備されており、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

操舵室からの前方の見通し状況は、操舵室には窓を2層に配置しており、航走中、下層の窓から前方を見通すと、船首浮上により前方に死角を生じるが、事故当時は、同室内を左右に渡した板に立って上層の窓から見張りを行っていたので死角はなかった。

(写真5 B船の操舵室の状況 参照)

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) 気象観測値

事故現場の南西約1.7kmに位置する福岡管区気象台の事故発生時間帯の観測値は次のとおりであった。

07時00分 天気 曇り、風向 南東、風速 2.3m/s

08時00分 天気 曇り、風向 南東、風速 3.1m/s

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、博多港における当時の潮汐は、低潮時刻が10時44分ごろで、発生時は下げ潮の末期であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの一致した口述によれば、事故当時の気象は、天気は晴れ、視界は良好で、風及び波はほとんどなかった。

2.7 事故水域に関する情報

海上保安庁刊行の海図W1227及び福岡市農林水産局漁港課担当者の口述によれば、博多港第1区南西部の荒津大橋の南側が博多漁港になっており、その最奥部のほぼ東西にのびる長さ約230mの長浜西岸壁に福岡市中央卸売市場鮮魚市場がある。

長浜西岸壁の東端から長さ約270mの中央突堤が、西端から長さ約270mの西突堤がそれぞれ北西方向に築造され、中央突堤の東側水域が長浜船だまり、西突堤の西側水域が福岡船だまりとなっている。

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。

- ① A船は、イカの水揚げのため博多漁港に入港し、07時45分ごろ、長浜西岸壁の沖合で、イカの買取り業者との会合時刻までの間、待機することとして、停留を始めた。
- ② B船は、長浜西岸壁でイカを水揚げし、07時46分ごろ燃料補給のため、給油船が係留していた長浜船だまりに向けて岸壁を離れ、針路を概ね006°に定め、徐々に増速しながら航行した。
- ③ 停留中のA船と約17knの速力で航行するB船とが衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び衝突場所に関する解析

2.1から、衝突時刻は07時48分ごろ、衝突場所は博多港西公園下防波堤灯台から143°1,280m付近であっ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船はともに、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) B船の操舵室からの見通し状況

2.5.3から、操舵室からの前方の死角はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象に関する解析

2.6及び2.7から、本事故当時の天気は曇り、風向南東、風力2で、港内のため波はほとんどなく、視界は良好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 見張りの状況

船長Aは、B船が長浜西岸壁を離れるところから衝突に至るまで、B船の動きを継続して見ていたものと考えられる。

② 船長Aは、船長Bと顔見知りであったことから、B船が何か用事があって自船に接近してくるものと考えて見守っており、衝突するまで、警告信号^{*1}を行わず、機関を使用して移動するなどの衝突を回避する行動をとらなかったものと考えられる。

船長Aが、自船を避ける気配がないまま接近するB船に対して、警告信号を行っていたら、B船がA船に気付くことができ、本事故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、岸壁を離れるとき、自船が回頭中に、A船は同岸壁に移動していると思ひ込み、A船のほかに船は見あたらなかったため、右方の中央突堤と長浜船だまり方面に視線を向けていて、前方の適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。

② 船長Bは、給油船を待たせてはいけないとの思いと、出漁に備えて早めに休息をとりたいとの思いから急ぐ気持ちになり、漁港内を約1.7knで航行したものと考えられる。

③ B船が、ふだんのように漁港内を6knの微速力で航行していれば、衝突を回避する行動をとる余裕ができ、本事故を回避できたか、又は負傷と船体の損傷が軽減された可能性があると考えられる。

3.3 負傷者発生状況

2.1及び2.2から、船長Bが負傷し、船長Aに負傷がなかったのは、船長AはB船の動きを見守っており、身を守るための防御の姿勢をとれたうえ、海中に転落したことで、負傷しなかったが、船長Bは事故発生までA船との衝突を認識しておらず、予期せずに衝突したことから、防御の姿勢をとれなかったことによる可能性があると考えられる。

^{*1} 「警告信号」とは、海上衝突予防法に定める汽笛信号で、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときに、急速に短音を5回以上鳴らすことにより行う信号をいう。

4 原因

本事故は、福岡県福岡市博多漁港において、A船が停留中、B船が係留地に向け航行中、A船が、自船に向けて接近するB船を見守り、停留を続け、また、B船が、A船に気付かずA船に向けて航行したため、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船を見守り、停留を続けたのは、船長Aが、船長Bとは顔見知りであったことから、B船が何か用事があって接近してくると思ったことによるものと考えられる。

B船がA船に気付かずA船に向けて航行したのは、船長Bが、自船が離岸後の回頭中に、A船は長浜西岸壁に移動しているものと思い込み、離岸時、漁港内にA船のほかに船は見あたらなかったため、前方に他船はいないものと思ったことから、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。

写真1 衝突後の状況



写真2 衝突後の状況



写真3 A船の損傷状況



写真4 B船の損傷状況



写真5 B船の操舵室の状況

