

船舶事故調査報告書

平成22年5月27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

事故種類	衝突
発生日時	平成21年6月9日 03時40分ごろ
発生場所	福岡県志摩町（平成22年1月1日より糸島市） ^{かつせき} 碓石埼北西方沖 灯台瀬 灯標から真方位334° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 40.4′ 東経130° 06.6′）
事故調査の経過	平成21年6月9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。
事実情報 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 押船 第十五あおい丸、99トン 135480、葵新建設株式会社 26.01m×9.50m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、2,206kW、平成9年8月19日 B ポンプしゅんせつ船 第六あをい丸、4,242トン 葵新建設株式会社 110.00m×21.00m×6.50m、鋼 C 漁船 ^{さくら} 櫻丸、13トン FO2-6135（漁船登録番号）、個人所有 14.98m(Lr)×3.98m×1.63m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和63年3月11日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年4月4日 免状交付年月日 平成17年4月15日 免状有効期間満了日 平成22年5月9日 C 船長C 男性 44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59年5月17日 免許証交付日 平成21年2月5日 （平成26年5月16日まで有効）
死傷者等	負傷 1名（C船甲板員）
損傷	B 左舷船首部に擦過傷 C 右舷船首部及び操舵室に損壊
事故の経過	A船とB船が結合した一体型押船列（以下「A船押船列」という。）は、 船長Aほか6人が乗り組み、法定灯火を点灯し、平成21年6月9日03 時00分ごろ、福岡市西 ^{にしのうら} 浦岬灯台から000°（真方位、以下同じ。）9

	<p>00m付近で、針路を約270°に定め、約8.0ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により航行していた。</p> <p>船長Aは、03時28分ごろ、灯台瀬灯標から043°1.5M付近で、レーダー映像により、左舷船首30~40°2.5M付近を北進する約10隻の漁船群に気付き、同時35分ごろ、同漁船群のほとんどがA船押船列の後方に針路を変えたが、C船だけがそのまま北進するのを認めた。</p> <p>船長Aは、同じ針路及び速力で航行中、C船がそのまま接近し、衝突直前に危険を感じて機関を停止し、続いて全速力後進としたが間に合わず、B船の左舷船首部とC船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、法定灯火を点灯し、03時05分ごろ、志摩町仏崎の西方700m付近で、針路を約015°に定め、約10.0knの速力で、自動操舵により航行中、船長Cは、同時33分ごろ、レーダー映像及び目視により、右舷船首45°1.5M付近にA船の左舷灯を認めたと、GPSプロッターに漁場の位置を入力する操作を始めた。</p> <p>C船は、船長CがGPSプロッターの操作を続けながら、同じ針路、速力で航行中、B船と衝突した。</p> <p>衝突後、A船押船列は自力で佐賀県唐津港に入港し、C船は僚船にえい航されて志摩町船越漁港に入港したが、船室で寝ていたC船の甲板員が、頸部及び腰部に挫傷を負った。</p>		
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 3~4m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 1~1.5m</p>		
<p>その他の事項</p>	<p>A船押船列は、B船の先端からA船の後端まで約130mあったので、転舵した場合、船首が回頭するのに数分を要した。</p> <p>船長Aは、A船押船列はC船に対して保持船でありC船はいずれ避けてくれると思いき、汽笛を鳴らさなかった。また、C船の速力はA船押船列よりもわずかに速く、A船押船列の船首方を通過すると思いき、汽笛、舵及び機関を使用しなかった。</p> <p>船長Cは、A船押船列の速力はC船よりも遅く、C船はA船押船列の船首方を通過できると思いき、GPSプロッターの操作を始めた。その後、時々レーダーや船首方を見ていたが、GPSプロッターの操作に気を取られた。</p>		
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="518 1449 815 1615"> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> </td> <td data-bbox="815 1449 1452 2040"> <p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、碓石崎北西方沖を西進中、船長Aが、A船押船列は保持船でありC船はいずれ避けてくれると思いき、C船に対して警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船が間近に接近しても、C船の速力がA船押船列よりもわずかに速いと感じたので、C船はA船押船列の船首方を通過すると思いき、針路及び速力を保持して衝突直前まで航行したのと考えられる。</p> <p>C船は、碓石崎北西方沖を北進中、船長Cが、A船押船列の速力はC船よりも遅いと感じたので、C</p> </td> </tr> </table>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、碓石崎北西方沖を西進中、船長Aが、A船押船列は保持船でありC船はいずれ避けてくれると思いき、C船に対して警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船が間近に接近しても、C船の速力がA船押船列よりもわずかに速いと感じたので、C船はA船押船列の船首方を通過すると思いき、針路及び速力を保持して衝突直前まで航行したのと考えられる。</p> <p>C船は、碓石崎北西方沖を北進中、船長Cが、A船押船列の速力はC船よりも遅いと感じたので、C</p>
<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、碓石崎北西方沖を西進中、船長Aが、A船押船列は保持船でありC船はいずれ避けてくれると思いき、C船に対して警告信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船が間近に接近しても、C船の速力がA船押船列よりもわずかに速いと感じたので、C船はA船押船列の船首方を通過すると思いき、針路及び速力を保持して衝突直前まで航行したのと考えられる。</p> <p>C船は、碓石崎北西方沖を北進中、船長Cが、A船押船列の速力はC船よりも遅いと感じたので、C</p>		

	<p>船はA船押船列の船首方を通過できると思い込み、針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、GPSプロッターの操作に注意を奪われ、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、碓石埼北西方沖において、A船押船列が西進中、C船が北進中、両船船長が、A船押船列の船首方をC船が通過すると思い込み、両船とも針路及び速力を保持して航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>