

船舶事故調査報告書

平成23年11月17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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年7月14日（木） 13時00分ごろ
発生場所	福岡県北九州空港西方沖 北九州市門司区新門司所在の新門司防波堤灯台から真方位161° 2,650m付近 （概位 北緯33°51.0′ 東経131°01.2′）
事故調査の経過	平成23年8月5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 プレジャーボート 第二 ^{じゆんべい} 淳平丸、5トン未満 290-43652福岡、個人所有 10.50m (Lr) × 2.48m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、209kW、平成6年5月 B 漁船 ^{ほうわ} 豊和丸、0.7トン FO3-32846（漁船登録番号）、個人所有 5.62m (Lr) × 1.69m × 0.81m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和63年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49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2年6月14日 免許証交付日 平成22年2月22日 （平成27年6月13日まで有効） B 船長B 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 平成17年5月11日 免許証交付日 平成20年7月25日 （平成25年8月31日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、平成23年7月14日12時00分ごろ関門港長府区付近での釣りを終え、船長Aが、操舵室で立って操船に当たり、定係地である福岡県 ^{かんだ} 苅田町苅田港に向けて約13ノットの速力で手動操舵により南進した。 A船は、船首部が高くなった構造であるため、船首方向を見通すことが

	<p>できない死角（以下「船首死角」という。）が生じることから、船長Aは、ふだんから船首を左右に振って船首死角を補う見張りをを行いながら航行していた。</p> <p>船長Aは、A船が北九州市門司区部埼沖から北九州空港の北方沖にかけての海域を航行中、風速約7～8m/sの東寄りの風が吹き、白波が立って波高が約1.5mと荒天であったことから、船体が上下動をし、船首が波の谷に向けて下がったときに前方を見通すことができ、前方に他船を認めなかったことから、海上が荒天であるので小型船は出ていないと思った。</p> <p>船長Aは、北九州空港の北西端付近に差し掛かった頃、同空港の風下となって東寄りの風が弱くなり、波も小さくなったことから、船体が上下動をしなくなり、船首死角により前路の状況が視認できなくなったものの、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを行わず、北九州空港の西方沖を南進した。</p> <p>船長Aは、13時00分ごろ、A船の右舷側至近にB船を視認したものの、衝突音や衝撃がなかったためB船と衝突したことに気付かず、B船の至近を通過してB船の操業に支障を生じさせたのではないかと思い、引き返してB船に接近し、船長Bに謝罪して苅田港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、北九州空港の西方沖での一本釣り漁を終え、船首をほぼ北へ向けて漂流中、船長Bが、機関を起動して帰航準備を始めたところ、船首方1,000m付近にA船を視認し、その後、船首方200～300m付近に接近したA船を視認したとき、A船の右舷側が見えていたので、A船がB船の右舷側を通過するものと思い、帰航準備を続けた。</p> <p>船長Bは、操舵スタンドの前にある魚倉底部の海水取入口及び排出口の栓を取り付ける作業を始めたので、A船がB船に向けて接近していることに気付かず、約1分後に同作業を終えて顔を上げたとき、右舷船首30～50m付近に迫ったA船を視認し、衝突の危険を感じてA船に対して大声で叫んだが、B船の右舷船尾部とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、引き返してきたA船が謝罪をしたものの、互いに損傷などを確認する間もなくA船が立ち去ったので、定係地である北九州市門司区恒見漁港^{つねみ}に帰港したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Aは、帰港後、海上保安官からB船と衝突したことを知らされた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約20～30cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>北九州空港は、新門司の南東方約3,000m沖の人工島（南北4,125m、東西900m）に建設された海上空港である。</p> <p>船長Aは、北九州空港の北方沖を南進中、波が高かったためレーダー画面の中心付近に海面反射による映像が出現し、船舶の映像が識別しづらい状況であったことから、海面反射の影響を少なくするための調整を行い、レーダーを0.5海里（M）レンジとして使用していたが、レーダーではB船を探知することができなかった。</p> <p>A船の同乗者は、1人が船首側で横になり、他の1人が波しぶきを避けて操舵室の陰で休息しており、両人共に衝突したことに気付かなかった。</p> <p>船長Aは、遊漁船業を営んでいたことがあり、操船経験が豊富であった。</p>

	<p>B船は、操舵室がなく、中央部に操舵スタンドがあるだけであり、汽笛などの音響信号装置は設備されておらず、スパンカーを掲げていなかった。</p> <p>船長Bは、月に2～3回程度、北九州空港の西方沖において一本釣り漁を操業しており、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、北九州空港の西方沖を南進中、船長Aが、海上が荒天であったので小型船は出ていないと思い込み、船首を左右に振るなどの船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、0.5Mレンジとしたレーダーを使用していたが、波が高かったので海面反射による映像が出現し、船舶の映像が識別しづらい状況となっており、海面反射の影響を少なくするための調整を行っていたものの、レーダーではB船を探知することができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、北九州空港の西方沖において漂泊中、船長Bが、船首方200～300m付近にA船を視認したとき、A船の右舷側が見えていたことから、A船がB船の右舷側を通過するものと思い込み、帰航準備を続けていたところ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、北九州空港の西方沖において、A船が南進中、B船が漂泊中、船長Aが適切な見張りを行っていなかったため、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>	
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船首を左右に振るなどの船首死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・操舵室上部に見張り用の開口部を設けることが望ましい。 <p>A船は、本事故後、眼高を高くして船首死角を小さくするため、操舵室の天井に開口部を設け、同開口部から頭部を出して見張りを行うことができるように改修された。</p>	