

## 船舶事故調査報告書

平成23年9月8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 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月25日（日） 02時10分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島西方沖 福岡県糸島市所在の長間礁灯標から真方位256° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.8′ 東経130° 07.3′）
事故調査の経過	平成22年7月27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 遊漁船 <sup>ことぶき</sup> 寿丸、5トン未満 290-50408福岡、個人所有 10.43m（Lr）×2.62m×0.84m、FRP ディーゼル機関、209.62kW、平成9年10月 B プレジャーモーターボート <sup>せいりゅう</sup> 清流、5トン未満 290-48180福岡、個人所有 6.62m（Lr）×2.43m×1.32m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成8年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 75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57年9月20日 免許証交付日 平成19年5月14日 （平成24年6月11日まで有効） B 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4年12月3日 免許証交付日 平成19年8月3日 （平成24年12月2日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首及び船底外板擦過傷 B 操舵室圧壊、右舷外板亀裂及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、全周灯及び両舷灯を点灯して福岡県志摩町岐志港へ向け、約18ノットの速力で手動操舵により長間礁西方沖を航行中、船長Aが、船首至近の視界をより良好にするため、操舵室天井の開口部から顔を出して見張りを行って航行を続けた。

	<p>船長Aは、衝突の約5分前、左舷船首30° 1M付近に止まっている他船の灯火を視認したが、船首方には灯火を認めなかったため、操舵室右舷側の椅子に腰掛けて操船を続けた。</p> <p>船長Aは、0.5Mレンジに設定したレーダーで船首方に他船の映像がなかったため、前路に他船がないと思い、同じ針路及び速力で航行し、平成22年7月25日02時10分ごろ、衝撃を感じ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、長間礁西方沖において、船首を西方に向けて錨泊し、操舵室上部の黄色回転灯と船長Bの頭部に装着したライトを点けて後部で右舷船首方を向いて座り、釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、釣りに集中していたため、右舷船尾方から接近するA船に気付かず、その後、約30mに接近したA船を視認して左舷側に移動したところ、A船の左舷船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>衝突後、A船は岐志港に、B船は福岡市西区唐泊<sup>からとまり</sup>漁港にそれぞれ帰港した。</p> <p>船長Bは、肩及び首に打撲傷を負った。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 ほぼ低潮時</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故後、レーダーで他船の映像が見えたり、消えたりする現象が生じることが分かり、アンテナの高さを約30cm上げたところ、その現象が現れなくなった。</p> <p>B船は、機関を停止して錨泊したので、主機用のバッテリーがあがると思い、錨泊中を示す全周灯を表示していなかった。回転灯については、予備のバッテリーを使用していた。</p> <p>船長A及び釣り客3人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1270 815 1317">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1270 1457 1317">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1317 815 1364">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1317 1457 1364">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1364 815 1411">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1364 1457 1411">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1411 815 2045">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1411 1457 2045"> <p>A船は、長間礁西方沖を南南西進中、船長Aが、レーダーの映像から前路には他船がないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、錨泊中の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、レーダーでB船の映像を見ていなかったが、本事故後、レーダーのアンテナの高さを調整して他船の映像が適正に映るようになったことから、レーダーアンテナの高さが適切に調整されていなかったため、レーダーが適正に作動していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、長間礁西方沖で錨泊中、船長Bが右舷船首方を向いて座り、釣りに意識を集中していた周囲の見張りを行っていなかったことから、A船が約30mに接近するまで気付かなかったものと</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、長間礁西方沖を南南西進中、船長Aが、レーダーの映像から前路には他船がないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、錨泊中の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、レーダーでB船の映像を見ていなかったが、本事故後、レーダーのアンテナの高さを調整して他船の映像が適正に映るようになったことから、レーダーアンテナの高さが適切に調整されていなかったため、レーダーが適正に作動していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、長間礁西方沖で錨泊中、船長Bが右舷船首方を向いて座り、釣りに意識を集中していた周囲の見張りを行っていなかったことから、A船が約30mに接近するまで気付かなかったものと</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、長間礁西方沖を南南西進中、船長Aが、レーダーの映像から前路には他船がないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、錨泊中の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、レーダーでB船の映像を見ていなかったが、本事故後、レーダーのアンテナの高さを調整して他船の映像が適正に映るようになったことから、レーダーアンテナの高さが適切に調整されていなかったため、レーダーが適正に作動していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、長間礁西方沖で錨泊中、船長Bが右舷船首方を向いて座り、釣りに意識を集中していた周囲の見張りを行っていなかったことから、A船が約30mに接近するまで気付かなかったものと</p>								

		考えられる。 B船は、夜間、錨泊中を示す正規の灯火を表示していれば、A船が錨泊中のB船に気付いた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、長間礁西方沖において、A船が南南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、錨泊中のB船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	
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"> <li>・適切な見張りを行うこと</li> <li>・レーダー映像と視認した状況を比較するなどして、レーダーが適正に作動していることを点検すること</li> <li>・夜間、錨泊中を示す正規の灯火を表示すること</li> </ul>	