

船舶事故調査報告書

平成24年9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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年3月27日（火） 11時10分ごろ
発生場所	福岡県宗像市大島南方沖 宗像市所在の神湊港北防波堤灯台から真方位243° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 50.0′ 東経130° 26.2′）
事故調査の経過	平成24年3月28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 漁船 恵比須丸、7.3トン FO2-6119（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.07m×1.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和62年9月15日 B プレジャーヨット PANARI、5トン未満 290-40199福岡、個人所有 7.09m（Lr）×2.73m×1.35m、FRP ディーゼル機関、11.77kW、平成4年4月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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50年9月26日 免許証交付日 平成22年3月3日 （平成27年8月8日まで有効） B 船長B 男性 58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20年1月18日 免許証交付日 平成20年1月21日 （平成25年1月20日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に破口及び亀裂、マスト及び舵軸を曲損
事故の経過	A 船は、船長Aほか甲板員1人が乗り組み、約12.0ノット

	<p>(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により大島南方沖を南東進した。</p> <p>A船は、操舵室前面窓付近にレーダー及びGPSプロッターなどの航海計器が、操舵室前部にマストがそれぞれ配置されており、操舵室からの前方見通しが良くなかった上、約10.0kn以上の速力で航行すると船首が約20~30cm浮上し、船首方に死角を生じるので、船長Aは、時折、操舵室天井に取り付けた窓(以下「天窓」という。)から顔を出したり、船首を左右に振るなどしたりして航行していた。</p> <p>船長Aは、周囲に他船を認めなかったため、天窓から顔を出し、又は船首を左右に振るなどの見張りを行わずに航行中、1.5Mレンジとしたレーダーにより前方に数隻の映像を認めた直後、平成24年3月27日11時10分ごろ、神湊港北防波堤灯台から真方位243°2.7M付近において、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、約2~3knの速力で機走して手動操舵により大島南方沖を南進中、船長Bが、10時50分ごろ、B船船尾方の大島南岸付近に漁船を認め、その動静が不明だったものの、遠方にいるので大丈夫だと思い、前方を向いて航行した。</p> <p>船長Bは、衝突直前、A船の機関音に気付いて右舷後方を振り向き、至近に迫ったA船を認めたが、何もできないうちにB船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、海に転落してB船につかまっていた船長Bを救助し、所属漁業協同組合及び海上保安庁に連絡したのち、福岡県福津市津屋崎漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、消防署のヘリコプターにより病院に搬送され、両側多発肋骨骨折及び胸腰椎横突起骨折等と診断された。また、B船は、A船の甲板員が操船して津屋崎漁港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0~1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、週に約3回津屋崎漁港近辺でクルージングしていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大島南方沖を南東進中、船長Aが、船首方に死角を生じていたが、周囲に他船を認めなかったため、天窓から顔を出したり、船首を左右に振ったりすることなどをやめ、見張りを適切に行っていなかったことから、前方を航行するB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大島南方沖を機走して南進中、船長Bが、B船船尾方に漁</p>

	<p>船を認め、その動静が不明だったものの、遠方にいるので大丈夫だと思ひ込み、見張りを行っていなかったことから、後方から接近したA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大島南方沖において、A船が南東進中、B船が南進中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが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"> ・航行中は、常時、適切な見張りをを行い、構造物等の配置及び船首浮上により船首方に死角を生じる場合には、天窓から顔を出したり、船首を左右に振ったり、他の乗組員を船首に配置したりするなどして死角内の他船を見落とさないようにすること。