

船舶事故調査報告書

平成24年2月2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
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月19日（水） 12時50分ごろ
発生場所	福岡県北九州市脇田漁港北西方沖 脇田港沖防波堤南灯台から真方位318° 6.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.2′ 東経130° 38.5′）
事故調査の経過	平成23年10月20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 盛漁丸、8.5トン FO2-6314（漁船登録番号）、個人所有 13.00m（Lr）×3.60m×1.28m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数110、平成5年1月28日 B プレジャーボート 拓海丸、3.63トン 290-38709福岡、個人所有 9.20m（Lr）×2.20m×0.82m、FRP ディーゼル機関、118kW、昭和53年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 41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1年4月27日 免許証交付日 平成21年3月30日 （平成26年4月26日まで有効） B 船長B 男性 57歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年6月23日 免許証交付日 平成23年4月18日 （平成28年5月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部擦過傷 B 右舷外板に破口、機関が濡損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成23年10月19日12時00分ごろ脇田漁港を出港し、船長Aが操舵室舵輪後方にある操縦席の椅子に座って操船に当たり、脇田漁港から北西方27～28M付近のいか一本釣り漁の漁場に向けて約11ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。

	<p>A船は、船首部を高くした構造であり、船首甲板に釣り用の集魚灯を吊り下げる船首マストが設置されている上、航行中に船首が約20～30cm浮上し、‘操縦席からは船首方を見通すことができない死角’（以下「船首死角」という。）が生じていたことから、船長Aが、レーダーによる見張りをを行い、時々、操舵室天井の開口部から顔を出して‘同室上部に設けた見張り用の窓’（以下「天窓」という。）から船首死角を補う見張りを行いながら航行した。</p> <p>船長Aは、天気が良く、風は強くなかったものの、波高が約1.5mあったことから、3Mレンジとしたレーダー画面の中心付近が海面反射による映像によって船舶の映像が識別しづらくなっていたので、海面反射による映像を少なくするための調整を行い、時々、レーダーで他船の状況を確認しながら北西進した。</p> <p>船長Aは、レーダーに他船の映像が映っていなかったことから、天窓からの見張りを行わずに航行中、12時50分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突し、「ドーン」という音と衝撃を受け、A船がB船の操舵室付近に乗り上げた状態となって停止した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、福岡県^{あしや}芦屋町芦屋港を出港して脇田漁港北西方沖の響灘の釣り場に向かい、09時00分を過ぎた頃、脇田港沖防波堤南灯台から真方位318°6.9M付近の釣り場に到着し、水深約50mのところに入錨し、錨索を約100m出して錨泊した。</p> <p>船長Bは、船首が北東方に向いたB船の船尾右舷側に座り、両舷に釣り竿を1本ずつ出して釣りを行っていたとき、衝突の約5～6分前、右舷前方にB船の方に向けて航行しているA船を視認した。</p> <p>船長Bは、時々、A船を見ていたが、右舷側に出していた釣り竿に魚が掛かり、海面を見ながら釣り糸を巻いていたところ、機関音が聞こえたことでA船がB船の右舷前方近距離に接近したことに気付き、操舵室に掛けていた笛を吹いたが、12時50分ごろ直進するA船との衝突の危険を感じてB船の船尾から海に飛び込んだとき、「ドーン」という衝突音がしてB船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、間もなくA船の船尾付近に浮上してA船に引き上げられ、携帯電話で海上保安庁に118番通報をした。</p> <p>船長Aは、B船の操舵室上部に張っていたオーニングに絡んだA船の錨を外したのち、B船を脇田漁港へえい航した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 快晴、風向 北東、風速 約3～4m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、うねり 少しあり</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、右舷外板の破口から機関室に浸水した。</p> <p>B船の操舵室上部には、海面からの高さが約3.5mのマストが設けられていた。</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="513 1814 813 1859">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1814 1442 1859">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1859 813 1904">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1859 1442 1904">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1904 813 1948">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1904 1442 1948">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1948 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1948 1442 2065">A船は、脇田漁港北西方沖を北西進中、船長Aが、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、前路で錨泊中のB船に気付かず、</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	A船は、脇田漁港北西方沖を北西進中、船長Aが、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、前路で錨泊中のB船に気付かず、
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	A船は、脇田漁港北西方沖を北西進中、船長Aが、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、前路で錨泊中のB船に気付かず、								

		<p>B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船首部が高くなった構造であり、船首甲板に釣り用の集魚灯を吊り下げる船首マストが設置されている上、航行中に船首が浮上していたことから、船首死角が生じていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、3Mレンジとしたレーダーで見張りを行っていた際、海面反射の映像によって船舶の映像が識別しづらくなったので、海面反射を抑制するための調整を行ったことから、B船を探知することができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、脇田漁港北西方沖で錨泊して釣り中、船長Bが、接近したA船に対し、笛を吹いて注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、脇田漁港北西方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊して釣り中、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及び被害の軽減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"> ・ 船首死角が生じている場合は、適宜、天窓から顔を出したり、船首を左右に振るなどして船首死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーによる見張りを行う場合、海面反射を抑制するための調整を行ったときには、レーダー画面の中心付近の感度が下がって近距離にいる小型船舶を探知することができないことがあることに注意すること。また、レーダーのレンジを適宜近距離レンジに切り換えて使用すること。 ・ 救命胴衣を着用すること。 	