

# 船舶事故調査報告書

平成25年10月31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25年5月14日 03時40分ごろ
発生場所	福岡県宗像市鐘崎漁港 宗像市所在の鐘崎港西防波堤灯台から真方位048° 200m付近 (概位 北緯33° 53.0′ 東経130° 31.7′)
事故調査の経過	平成25年5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。
<b>事実情報</b> 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 神宮丸、4.9トン FO3-32155（漁船登録番号）、個人所有 11.87m (Lr) × 2.79m × 0.97m、FRP ディーゼル機関、308.91kW、平成5年1月30日 第290-41561号（船舶検査済票の番号） B 漁船 辨天丸、1.7トン FO3-31036（漁船登録番号）、個人所有 5.87m (Lr) × 1.94m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和60年7月6日 第290-27519号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48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6月14日 免許証交付日 平成21年4月22日 (平成26年6月13日まで有効) B 船長B 男性 79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49年9月30日 免許証交付日 平成25年4月19日 (平成30年9月15日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A なし B 操舵スペースの囲壁上部窓枠に亀裂及び風防ガラスに破損、左舷

	<p>船尾部ハンドレールに曲損、船尾部たつ取付け部分に剝離、船尾部防舷材に欠損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、法定灯火を表示して漁場から鐘崎漁港に向けて帰航中、船長Aは、A船の係留場所である同漁港北側奥の岸壁西端角から南南東方に向かった後、南南西方に向かって屈曲して築造された西防波堤越しに明るい光を認め、西防波堤の内側において、まき網漁船が漁獲物の荷揚げを行っているものと思った。</p> <p>船長Aは、A船の右舷船首方に約20mの距離を隔てて入航している知り合いの漁船に続いて西防波堤南端を左舷方に見て通過し、同漁船との位置を維持して0.5ノットに満たない速力で港内を北北東進中、西防波堤越しに見えた光は、まき網漁船3隻によるものであったことを知り、その光にまぶしさを感じながらも、それによってA船の係留場所付近が照らされ、A船に隣り合う漁船が出漁中で係留されていないことが分かった。</p> <p>船長Aは、先航する漁船のほかに港内を移動する船舶は存在しないと思ったが、港内東側の岸壁から西側に突出した給油施設が設置された突堤（以下「給油突堤」という。）付近に先航船が至った頃、操舵室から右舷側の甲板上通路に出て前方の見張りをを行い、改めて先航する漁船以外の船舶が存在しないことを確認した後、再び操舵室に戻り、係留場所に向けて僅かに船首を左に向けたところ、平成25年5月14日03時40分ごろA船の船首とB船の左舷船尾とが衝突した。</p> <p>船長Aは、突然、発生した衝撃と音に驚き、すぐに機関を停止したところ、A船の左舷船首付近でゆっくりと移動を続けるB船の黄色回転灯を認めたので、操舵室を出て前部甲板へと移動し、B船の後部甲板に座り込んでいる船長Bに声を掛けたが反応がなく、B船がA船の船尾方を通過したため、B船は着岸するものと思い、A船を係留した後陸上からB船に向かおうと考え、操舵室に戻り、係留場所に向けて再発進しようとした際、B船が港外へ航行して行くことを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、刺し網漁を行うため、黄色回転灯のみを表示し、給油突堤の北側岸壁を離岸した後、機関を僅かに前進にかけて左旋回しながら出航中、船長Bは、給油突堤と西防波堤の間に入航して来る1隻の漁船及びその左舷船尾方にA船が航行していることを認めた。</p> <p>船長Bは、入航して来る2隻の間が狭そうなので、2隻の船首方を横切り、後続するA船とは左舷対左舷で通過しようと思い、左旋回を続け、船首が西方を向いて先航船の船首至近を通過した直後、B船がA船と衝突し、後部甲板に転倒した。</p> <p>船長Bは、A船と衝突したことは分かったものの、船長Aからの呼び掛けには気付かず、B船に壊れた様子がなく、身体に痛みも感じな</p>

	<p>かったので、大したことはないと思い、立ち上がって操船を再開し、漁場に至って1時間程度をかけて揚網した後に帰航した。</p> <p>船長Bは、係留場所に接近するに従い、給油突堤上に多数の人影を認め、何事かと思いながら、係留場所に着岸したところ、顔面が血だらけになっていることを知らされ、負傷していることに気付いた。</p> <p>船長Bは、前額部切創で数針の縫合を行い、肩部痛及び腰部痛を発症したが、船長Bから診断書は得られなかった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約80cm</p> <p>日出時刻：05時07分（鐘崎）</p>
その他の事項	<p>本事故の発生は、鐘崎漁港の岸壁上で釣りをしていた人から海上保安庁に通報がなされた。</p> <p>船長Aは、本事故発生後、B船の動向が気になり、A船を係留した後、度々、防波堤上から西方沖を見て回転灯が一定の範囲を移動していることにより、B船が操業している様子を確認していたところ、海上保安庁から電話が入り、船長Bを迎えに行くように言われ、A船を再び出航させようとしていた際、B船が帰航して来た。</p> <p>B船の出漁頻度は、1か月のうち7日間程度であり、ふだんは船長Bの配偶者と2人で乗り組んでいたが、本事故発生当日は、船長Bが早く目覚めたので、1人で出漁することとした。</p> <p>船長Bは、ふだんから、夜間に出漁する際は、最初に回転灯のみを表示し、港内を移動中に両色灯などの法定灯火を表示する習慣であった。</p> <p>B船には、前部甲板を照らす電球を吊り下げするための竹竿が、船首マスト灯直下から操舵スペース上部の両色灯に接するように渡し掛けられて固縛されており、操舵スペース方の末端部は、同スペースの屋根から船尾方に僅かに突き出していた。</p> <p>A船の船首端最高部及びB船の操舵スペース上面までの海面上の高さは、係留した状態において、いずれも約190cmであった。</p> <p>A船に先航していた漁船は、船質FRP、総トン数6.6トン、長さ12.90m(Lr)、幅3.25m、深さ1.13mであった。</p>
<p><b>分析</b></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、鐘崎漁港において、右舷船首方約20mの距離を隔てて先航する漁船に続いて北北東進中、船長Aが、先航船のほかには港内を移動中の船舶は存在しないと思い、先航船の船首至近を横切ってA船に接近して来るB船に気付かなかったことから、左舷船首方に見えるA船の係留場所に船首を向けようとして左転したところ、A船の船首</p>

	<p>部とB船の左舷後部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鐘崎漁港において、黄色回転灯のみを表示して給油突堤の北側岸壁を離岸し、左旋回しながら出航中、船長Bが、給油突堤と西防波堤との間に前後して入航して来るA船等の2隻の漁船を認めた際、2隻の船首方を横切り、後続するA船とは左舷を対して通過しようと思って左旋回を継続したことから、先航船の船首方至近を横切った直後、B船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、まき網船の灯火で照らされたA船の係留場所に注意を向け、また、港内を移動するB船が、給油施設及び右舷船首方の先航船の船体によって生じる死角に位置し続けていた可能性があると考えられることから、B船の接近に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、鐘崎漁港において、A船が右舷船首方約20mの距離を隔てて先航する漁船に続いて北北東進中、B船が給油突堤の北側岸壁を離岸して左旋回しながら出航中、船長Aが、先航船のほかには港内を移動中の船舶は存在しないと思い、先航船の船首至近を横切ってA船に接近して来るB船に気付かなかったため、また、船長Bが、給油突堤と西防波堤との間に前後して入航して来るA船等の2隻の漁船を認めた際、2隻の船首方を横切り、後続するA船とは左舷を対して通過しようと思って左旋回を継続したため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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>・先航船に続いて港内を移動する際は、先航船の船体によって死角が生じることを認識し、死角からの他船の出現に対応できるように船間距離を十分にとること。</li> <li>・離岸作業中、付近を航行する船舶を認めた際は、停船するなどして安全を確認した後、出航すること。</li> <li>・夜間航行を行う際は、離岸時から法定灯火を表示すること。</li> </ul>