

## 船舶事故調査報告書

平成27年10月8日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月15日 06時12分ごろ
発生場所	福岡県新宮町相島西方沖 筑前相島灯台から真方位234°360m付近 （概位 北緯33°45.58′ 東経130°21.44′）
事故調査の経過	平成26年9月24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 第一幸漁丸、3.1トン FO3-31731（漁船登録番号）、個人所有 10.10m（Lr）×2.04m×0.91m、FRP ディーゼル機関、118kW、平成元年6月30日 第290-35069号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 北村丸、5トン未満 250-11900福岡、個人所有 5.38m（Lr）×1.95m×0.87m、FRP ガソリン機関、36.77kW、昭和61年3月20日（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70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12月6日 免許証交付日 平成22年3月18日 （平成27年5月9日まで有効） B 船長B 男性 50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60年4月18日 免許証交付日 平成22年2月5日 （平成27年4月17日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 4人（船長B、同乗者B <sub>1</sub> 、同乗者B <sub>2</sub> 及び同乗者B <sub>3</sub> ）
損傷	A 右舷船首外板に破口 B 船首外板に破口、船首甲板に破口及びアンカー台脱落
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、新宮町相島漁港を出港し、相島

	<p>西方沖を約8ノットの対地速力で北北西進していた。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室の椅子に腰を掛けて目視で見張りを行い、A船の左舷方を次々に追い抜いて行く僚船の方を見たりしながら操船していたところ、平成26年6月15日06時12分ごろ、A船の右舷船首とB船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停止してB船の乗船者に傷の具合及びB船の損傷状態を尋ね、所属する漁業協同組合で話し合いをすることを提案した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人3人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」、「同乗者B<sub>2</sub>」及び「同乗者B<sub>3</sub>」という。）を乗せ、新宮町の湊川下流の係留場所を出発し、15日06時00分ごろ相島西方沖で船外機を止め、船首を南方に向けて錨泊を始めた。</p> <p>船長B及び同乗者3人は、B船の沖側を何隻もの漁船が通り過ぎて行くのを見たが、10m以上離れていたため、気にすることもなく釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、B船の右舷後部に立って西方沖を向いて釣りをしていたところ、船首方約100mのところに、A船がB船に向かって近づいて来ることに気づき、その旨を同乗者に知らせた。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約80mになったとき、A船の接近が気になり始め、その後A船を注視していたところ、約20～30mまで近づいてもA船の針路と速力が変わらないので、全員に声を掛け、立ち上がって大声を出し、両手を振って存在を知らせようとしたものの、B船に気付いた様子がA船に感じられなかった。</p> <p>B船は、錨泊を続け、A船が衝突し、その衝撃で船長B及び同乗者3人が転倒した。</p> <p>船長Bは、衝突後、同乗者の安否を確認し、B船の損傷状況を調べ、自力航行が可能だったので、A船と共にA船が所属する漁業協同組合に向かった。</p> <p>A船及びB船は、それぞれ自力で相島漁港に入港し、船長A、船長B及び同乗者3人が漁業協同組合で話し合いを行った後、B船は、新宮漁港に着岸して、船長B及び同乗者3人が病院に行った。</p> <p>診断の結果、船長Bは頸椎捻挫及び左上肢挫傷等、同乗者B<sub>1</sub>は右肩腱板断裂及び右頸椎症性神経根症等、同乗者B<sub>2</sub>は頸椎捻挫及び両膝打撲等、同乗者B<sub>3</sub>は頸椎捻挫及び腰部打撲傷と診断され、それぞれ通院治療を受けた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、相島漁港を出港後、右舵を取って相島南端を回って西方沖を見たところ、前路にプレジャーボートを見掛けておらず、漁船が操業する海域でもなかったため、他船がないものと思</p>

	<p>い、左舷方を追い抜いて行く僚船を見ていた。</p> <p>A船は、レーダーがなかった。</p> <p>船長Bは、B船の右舷後部に立ち、同乗者B<sub>1</sub>は左舷後部に立ち、同乗者B<sub>2</sub>は左舷前部でクーラーボックスに腰を掛け、同乗者B<sub>3</sub>は前部中心線上付近で釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、B船の沖側を何隻もの漁船が通り過ぎて行ったのを見ていたので、A船も針路を変えてB船の沖側を通り過ぎるものと思った。</p> <p>B船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物、有効な音響による信号を行う手段を備えていなかった。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長B、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、救命胴衣を着用していなかったが、同乗者B<sub>3</sub>は膨張式救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、相島西方沖を北北西進中、船長Aが、前路にプレジャーボートを見掛けなかったため、他船はいないものと思い、追い抜いて行く僚船を見ていて、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、相島西方沖で釣りをして錨泊中、船長Bが、船首方約100mの所に接近するA船を視認し、A船が針路を変えてB船の沖側を通り過ぎるものと思っていたところ、A船が針路及び速力を変えずに接近して来るので、同乗者と共に立ち上がり、大声を出し、両手を振って存在を知らせようとしたものの、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、相島西方沖において、A船が北北西進中、B船が釣りをして錨泊中、船長Aが、前路にプレジャーボートを見掛けなかったため、他船はいないものと思い、追い抜いて行く僚船を見ていて、前方の見張りを適切に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>
<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>・船長は、航行中、常に見張りを適切に行うこと。</li> <li>・船長は、錨泊中、自船に向けて接近する船舶を認めた場合、適切な時機に衝突を避けるための措置をとること。</li> <li>・小型船舶においては、不測の事態に備え、救命胴衣を着用しておくことが望ましい。</li> <li>・船長は、長さ7m未満の船舶であっても、他の船舶が通常航行す</li> </ul>

	る水域において錨泊する場合、黒色の球形形象物を表示すること。
--	--------------------------------

付図1 事故発生経過概略図

