

船舶事故調査報告書

平成27年2月19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7月20日（日） 17時02分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島北方沖 福岡県新宮町所在の栗ノ上礁灯標から真方位268° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯33°48.0′ 東経130°13.6′）
事故調査の経過	平成26年7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。
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 ^{かいしゅう} 海笑丸、4.9トン 293-28214福岡、個人所有 11.94m (Lr) × 2.72m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、213kW、平成6年4月 B 遊漁船 ^{たか} 孝丸、4.54トン FO3-29910（漁船登録番号）、個人所有 10.77m (Lr) × 2.44m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、213kW、昭和56年6月 第290-19310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 47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15年4月14日 免許証交付日 平成25年4月11日 （平成30年4月13日まで有効） B 船長B 男性 76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 平成元年10月5日 免許証交付日 平成24年11月6日 （平成29年11月5日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 右舷中央部のガンネル部に亀裂及び擦過傷、同部内側のフレームに亀裂、シーアンカーに破損

	B 右舷船首部に擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、栗ノ上礁灯標西方沖において、船尾からシーアンカーを投入して船首を北東方に向け、瀬の上で漂泊しながら、釣り客にたい釣りをさせていた。</p> <p>船長Aは、操舵室の後方右舷側に立ち、レーダーやGPSプロッターを監視しながら、釣り客の様子を見ていたが、1.5Mレンジとしたレーダーで右舷船首方から接近するB船を認め、時々その動静を監視していた。</p> <p>A船は、B船がA船を避航する様子もなく接近してくるので、モーターホーンを吹鳴したものの、平成26年7月20日17時02分ごろ、その右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、携帯電話で海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客12人を乗せ、夜釣りでのか釣りの目的で、福岡市博多港から栗ノ上礁灯標に向けて北進したのち、同灯標の南方で沖ノ島南方沖の釣り場に向けて左転し、約14.5ノットの対地速力で北西進した。</p> <p>船長Bは、操舵室で目視とレーダーで見張りをしながら手動操舵に就いていたが、釣り客の質問に回答しながら航行を続けていたところ、前方至近にA船を認めた。</p> <p>B船は、同じ針路及び速力でA船と衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、事故発生場所付近で海上保安庁の調査を受けた後、A船及びB船を操縦して帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
その他の事項	<p>船長Aは、シーアンカーロープを切断するためのナイフを用意していたが、ロープを切り、エンジンをかけて移動する時間的余裕がなかったため、使用しなかった。</p> <p>船長Aは、腰部挫傷及び右股関節捻挫と診断された。</p> <p>B船のレーダーには、接近警報の機能がなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、視界が悪かったと一貫して述べている。</p> <p>船長Bは、事故後2、3日して健康診断で白内障が指摘され、病院において両眼の手術を受け、術後は両眼とも1.2の視力と診断されたが、免許証が交付される際の視力は不明であった。</p> <p>船長Bは、日頃の経験から17時ごろには遊漁船が瀬から戻るのて前方の瀬には遊漁船がないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、A船のモーターホーンに気付かなかった。</p> <p>B船の最大搭載人員は、12人であった。</p>
分析	
乗組員等の関与	A なし、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、玄界島北方沖において、シーアンカーを投入して漂泊中、船長Aが接近するB船にモーターホーンを鳴らしたのでB船がA船を避けるものと思い漂泊を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、玄界島北方沖において、釣り場に向けて北西進中、船長Bが、日頃の経験から前方の瀬には遊漁船がないものと思い、釣り客の質問に应答することに意識を向けていたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故後、白内障と診断されたが、本事故当時の見張りへの影響については、明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Bは、B船の最大搭載人員を遵守しなければならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、玄界島北方沖において、A船が漂泊中、B船が釣り場に向けて北西進中、船長Bが、前方の瀬には遊漁船がないものと思い、釣り客の質問に应答することに意識を向けていたため、A船に気付かず、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>参考</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"> ・ 他船が避航の様子を見せないで接近するときは、早期に衝突防止の措置を講じること。 ・ 常時、見張りを適切に行うこと。 ・ 健康状態に注意し、視力等の減退を感じたときは操船を控えること。