

船舶事故調査報告書

平成27年5月21日
 運輸安全委員会（海事部会）議決
 委員長 後藤昇弘
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 石川敏行
 委員 根本美奈

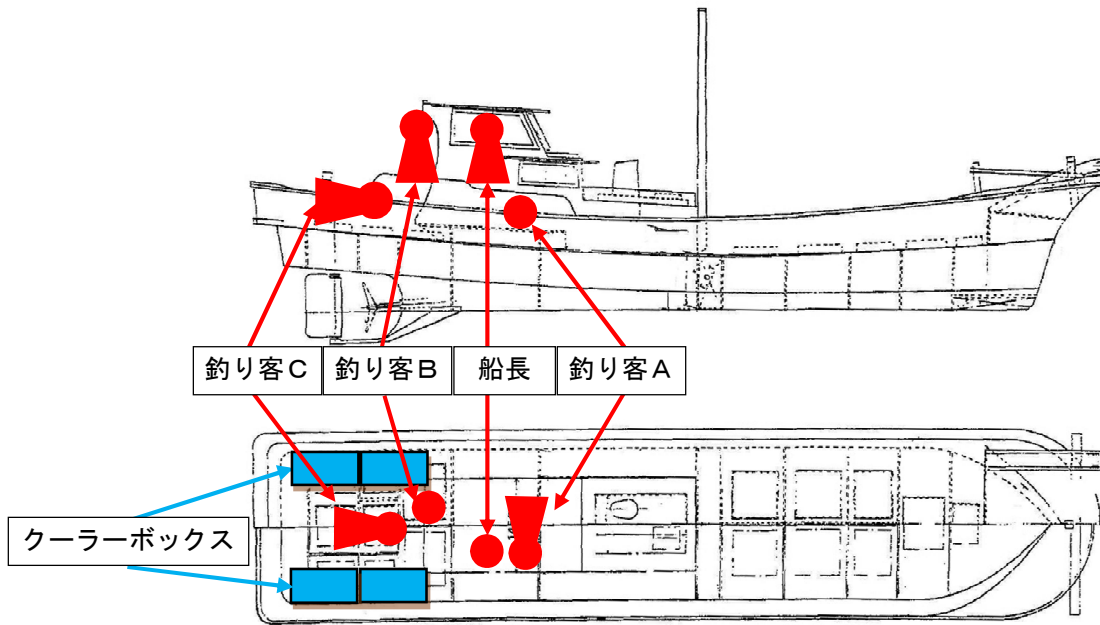
事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年9月28日 05時20分ごろ
発生場所	関門港の洞海湾口防波堤 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位247°108m付近 （概位 北緯33°56.46′ 東経130°51.06′）
船舶事故の概要	遊漁船大伸丸は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、関門港を北西進中、平成25年9月28日05時20分ごろ、洞海湾口防波堤に衝突した。 大伸丸は、釣り客2人及び船長が負傷し、船首部に欠損を生じ、機関室等が浸水した。
事故調査の経過	(1) 調査組織 平成25年9月30日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。 (2) 調査の実施時期 平成25年9月30日～10月2日、12月9日、10日、平成26年3月17日～19日、平成27年3月6日現場調査及び口述聴取、平成25年11月9日、11日回答書受領 (3) 原因関係者からの意見聴取 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水 最大搭載人員	遊漁船 大伸丸、4.4トン 290-52055福岡、個人所有 11.35m(Lr)×2.36m×0.84m、FRP ディーゼル機関、213.30kW、平成11年1月 6人（船員1人、旅客5人）
乗組員等に関する情報	船長 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 平成11年8月6日 免許証交付日 平成21年4月13日 （平成26年8月5日まで有効）
負傷者	重傷 3人（釣り客2人及び船長）

<p>損傷</p>	<p>本船 船首部欠損及び機関室浸水 洞海湾口防波堤 擦過傷</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、平成25年9月28日04時50分ごろ、福岡県北九州市白島^{しらしま}北方沖の釣り場（以下「本件釣り場」という。）に向けて北九州市所在の^{むらさきがわ}紫川小型船係留施設（以下「本件係留施設」という。）を出発し、船長が操舵室右舷側に置いた踏み台の上に立ち、手動操舵により約18ノットの対地速力で北西進した。</p> <p>釣り客3人は、操舵室に1人（以下「釣り客A」という。）が移動し、操舵室前面の壁と踏み台との隙間に頭を右舷側にして横になり、船尾甲板に2人が移動し、操舵室出入口扉付近に1人（以下「釣り客B」という。）が立ち、船尾甲板上に1人（以下「釣り客C」という。）が頭を船首側にして横になった。</p> <p>船長は、‘関門航路の南西側境界線付近に設置された側面標識（右舷標識）の灯浮標’（以下「右舷標識」という。）の一部である、関門航路第18号灯浮標（以下灯浮標については、「関門航路」を省略する。）及び第16号灯浮標を、順に右舷側に見て約100m離して航行していたところ、左舷前方に白島の‘白島国家石油備蓄基地に設置された照明灯’（以下「白島照明灯」という。）を認め、ふと、白島照明灯を船首目標として航行すれば、本件釣り場までの時間が短縮できると思い、第14号灯浮標を通過した頃、白島の全景が見えてきたので、白島照明灯に向けて左転した。</p> <p>本船は、白島照明灯を船首目標として航行中、05時20分ごろ、洞海湾口防波堤（以下「本件防波堤」という。）に衝突した。</p> <p>本件防波堤に衝突した衝撃により、船長は、操舵室前面にぶつかった後、同室後方に飛ばされ、釣り客Bは、前方を見ようと同室に入ったところ船長とぶつかり、釣り客Cは、飛んできたクーラーボックスが当たって、船長が左大腿骨骨幹部骨折、両第1肋骨骨折、脳挫傷及び左下腿深部静脈血栓症、釣り客Bが左第4～9肋骨骨折、釣り客Cが右足関節両果（くるぶし）骨折の重傷を負った。</p> <p>（付図1 船長及び釣り客の配置、付図2 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 東南東、風速 2.1m/s 海象：海上 平穏 日出時刻：06時08分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長は、平成15年から遊漁船業を始め、月約4回、年約50回の頻度で本船を運航していた。</p> <p>(2) 本船は、船長が遊漁船業務主任者を兼任していた。</p> <p>(3) 本船のGPSプロッターは、本事故発生時、電源が入っていなかった。</p>

	<p>(4) 船長は、本事故時の記憶が断片的であったが、健康状態は良好であった。</p> <p>(5) 本件防波堤は、関門港若松第5区の洞海湾口に設けられ、陸岸から真方位067°に延び、全長が約562.4mで、その先端に、灯質が等明暗赤光、明2秒暗2秒で、灯高が12mの若松洞海湾口防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）が設置されていた。</p> <p>(6) 船長は、左転してから白島照明灯を船首目標として航行していたが、本件防波堤には気付かなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>(1) 本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、第18号灯浮標及び第16号灯浮標を順に右舷側に約100m離し、右舷標識に沿って航行したものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、右舷標識に沿って航行中、白島照明灯を認め、白島照明灯を船首目標として航行すれば、本件釣り場までの時間が短縮できると思ったものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、第14号灯浮標を通過した頃、白島照明灯を船首目標として左転したものと考えられる。</p> <p>(4) 船長は、本船で本件防波堤付近を何回も航行していることから、本件防波堤及び本件灯台の存在を知っていたものと考えられる。</p> <p>(5) 船長は、白島照明灯を船首目標として左転し、いつもと異なる進路となった際、本件灯台の位置を確かめ、あるいは、GPSプロッターを用いるなどして船位の確認を行わなかったものと考えられる。</p> <p>(6) 船長は、いつもと異なる進路となった際、船位の確認を行わなかったことから、本件防波堤に向けて航行していることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>(7) 釣り客Bは、操舵室に入る際に船長の身体に当たり、釣り客Cは、船尾甲板でクーラーボックスが当たったことでそれぞれ負傷したが、釣り客Aは、操舵室前面の壁と踏み台との隙間にいて身体が動かなかったことから負傷しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、関門港において、本船が、本件釣り場に向けて北西進中、船長が、白島照明灯を船首目標として左転し、いつもと異なる進路となった際、本件灯台の位置を確かめ、あるいは、GPSプロッターを用いるなどして船位の確認を行わなかったため、本件防波堤に向けて航行していることに気付かず、本件防波堤に衝突したことによ</p>

	<p>り発生したものと考えられる。</p> <p>船長が、船位を確認しなかったのは、白島照明灯に意識を向けていたことによるものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・遊漁船業の業務主任者及び船長は、周囲の見張りを適切に行い、航路標識等の位置を確かめ、あるいは、GPSプロッターを使用して適時に船位を確認すること。 ・遊漁船業の業務主任者及び船長は、釣り客に対し、航行時の船体の動揺、衝撃に備え、固定されているものにつかまるなど、安全な姿勢を確保するよう注意を喚起し、クーラーボックス等の積荷が移動しないよう固定することが望ましい。

付図1 船長及び釣り客の配置



付図2 事故発生経過概略図

