

# 船舶事故調査報告書

平成27年4月23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11月10日 02時30分ごろ
発生場所	関門港小倉区 小倉日明 <sup>ひあがり</sup> 第2防波堤灯台から真方位347°300m付近 （概位 北緯33°54.82′ 東経130°52.67′）
事故調査の経過	平成26年11月10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 <sup>こうしん</sup> 光新丸、4.4トン FO3-31594（漁船登録番号）、個人所有 10.62m（Lr）×2.85m×0.90m、FRP ディーゼル機関、235kW、昭和63年7月23日 第290-33548号（船舶検査済票の番号） B 漁船 <sup>わかしお</sup> 第六若潮丸、3.2トン FO3-32344（漁船登録番号）、個人所有 8.96m（Lr）×2.50m×0.89m、FRP ディーゼル機関、80.91kW、平成6年7月20日 第290-44182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 45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10年2月12日 免許証交付日 平成25年1月23日 （平成30年2月11日まで有効） B 船長B 男性 62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16年8月27日 免許証交付日 平成26年3月3日 （平成31年8月29日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 右舷船尾外板に擦過傷、ローラ及びローラ台が曲損 B 左舷船首外板に破口

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、北九州市小倉北区の北九州市中央卸売市場（以下「中央卸売市場」という。）北方沖において、主機のクラッチを中立にし、船首を南東方に向け、前日に仕掛けておいた刺し網を右舷船首にあるローラを使って甲板上に巻き揚げている。</p> <p>船長Aは、網を全て甲板上に巻き揚げた後、網の下部に付けているおもしろのコンクリートブロックを右舷中央付近に運んでいたところ、平成26年11月10日02時30分ごろ、衝撃を受けておもしろを海中に落とし、甲板上に倒れた。</p> <p>A船は、漂泊状態で、その右舷船尾とB船の左舷船首が衝突した。</p> <p>A船は、おもしろを甲板に引き上げ、中央卸売市場の岸壁に着岸した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、船長Bが操船して約14ノットの対地速力で、漁獲した魚を積んで中央卸売市場に向け、南東進していた。</p> <p>船長Bは、レーダーを0.75海里（M）レンジで作動していたが、慣れた海域であったのでレーダー画面を見ずに目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、中央卸売市場が近づいていたので、前方の見張りを短時間行ったら、進入コースの目標となる小倉日明第2防波堤灯台に注意を向けていたところ、約4～5m前方に漂泊中のA船を初めて認め、慌てて右舵を取ったが、B船とA船が衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故後、B船の左舷船首に破口があったので、前進すると危険だと思い、後進により中央卸売市場の岸壁に着岸し、海上保安庁に事故のあったことを連絡した。</p> <p>海上保安庁の事情聴取を受けた後、A船は漁を続け、B船は北九州市若松区の船溜まりに帰った。</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、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航海灯（白灯及び両色灯）並びに100Wの作業灯（右舷船首ローラ付近及び左舷中央付近）を点灯していた。</p> <p>船長Aは、つまづかないよう足元の網を気にしていた。</p> <p>船長Aは、衝突した衝撃で倒れた際、首、背中、腰を打ち、頸椎及び腰椎捻挫、背部挫傷と診断された。</p> <p>本事故時、B船の乗組員1人が船首甲板にいたが、下を向いて作業をしており、もう1人の乗組員は操舵室後ろに座っていたので、いずれもA船に気付いていなかった。</p> <p>B船は、航海灯（マスト灯、舷灯、船尾灯）を点灯していた。</p> <p>B船は、操舵室からの見通しが良く、船首方に死角は生じていなかった。</p>

	<p>船長Bは、中央卸売市場の沖で刺し網漁が行われていることを知っていたが、本事故後、前方の見張りを短時間行っては、小倉日明第2防波堤灯台に注意を向けていたことから、A船の航海灯及び作業灯を約1.8M前方の陸地（国道199号線及び人家がある。）の照明と見間違えてA船に気付かなかったのではないかと思った。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及び船首にいた乗組員は、救命胴衣を着用していなかったが操舵室後ろに座っていた乗組員は着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、中央卸売市場北方沖で漂泊して操業中、船長Aが、つまづかないよう足元の網に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、中央卸売市場北方沖を南東進中、船長Bが、小倉日明第2防波堤灯台に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、漂泊中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、中央卸売市場北方沖において、A船が漂泊して操業中、B船が南東進中、船長Aが、つまづかないよう足元の網に意識を向け、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、小倉日明第2防波堤灯台に注意を向け、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>・見張りは、目視だけに頼らず、レーダーを使用して進路の状況確認を行うこと。</li> <li>・操業中の漁船の乗組員は、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

