

船舶事故調査報告書

平成27年12月10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27年1月18日 08時00分ごろ
発生場所	関門港門司区（福岡県北九州市和布刈公園沖） 門司埼灯台から真方位214° 350m付近 （概位 北緯33° 57.6′ 東経130° 57.7′）
事故の概要	遊漁船愛幸丸は、北進中、プレジャーボート一徳丸は、漂泊中、両船が衝突した。 一徳丸は、船長及び同乗者2人が負傷し、船体に圧壊が生じ、また、愛幸丸は、船体に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年1月19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 愛幸丸、5トン未満 293-25727福岡、個人所有 10.59m (Lr) × 2.45m × 0.87m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、平成4年5月 B プレジャーボート 一徳丸、5トン未満 292-40514山口、個人所有 6.89m (Lr) × 2.57m × 1.35m、FRP ディーゼル機関、62.52kW、平成8年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年1月8日 免許証交付日 平成24年12月3日 (平成29年12月17日まで有効) B 船長B 男性 72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51年4月30日 免許証交付日 平成23年10月4日 (平成29年5月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 3人（船長B、同乗者B ₁ 及び同乗者B ₂ ）

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部外板に圧壊</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、平成27年1月18日08時ごろ、関門港門司区門司第2船だまり防波堤西方沖の釣り場を出航し、手動操舵により約8ノットの対地速力で山口県満珠島^{まんじゅう}方面の釣り場に向けて北進した。</p> <p>船長Aは、発進時に、関門橋付近に漂泊中の釣り船約10隻を認めたが、海上が平穏でほとんど流れがない場所にいたので移動することはないものと思い、釣り船の間を航行することとした。</p> <p>船長Aは、船首方にいる釣り船2隻の間が約10mあったので、安全に通過できると思い、航行を続けていたところ、船首にいた釣り客の停止を意味する動作を見て、減速したが、僅かな衝撃を感じて船底を上にした船を右舷側に見たので衝突したと思った。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者B₁」及び「同乗者B₂」という。）を乗せ、07時50分ごろほとんど流れがない和布刈公園沖において、船首を南東方に向け、機関を中立にしてアイドリング状態で漂泊を開始した。</p> <p>B 船は、船長Bが、同乗者2人と共に釣りの準備を行っていたところ、右舷方至近にA船を認めたが、どうすることもできず、08時00分ごろB船右舷中央部とA船船首部とが衝突し、転覆した。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、A船及び他船により救助され、通報を受けて門司第2船だまりの岸壁で待機していた救急車により病院に搬送され、船長Bが左外傷性肋骨骨折等と、同乗者B₁が腎部^{てんぶ}打撲傷等と、同乗者B₂が誤嚥^{ごえん}性肺炎とそれぞれ診断され、6日～10日間の入院を要した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、約2mの船首浮上による死角を補うため、時折、操舵室の天井から顔を出して見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、沿岸にも近く、付近には漂泊中の釣り船が約4隻いたので、航行する船が避けて行くものと思っていた。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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 あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、関門港門司区の和布刈公園沖において、釣り場に向かうため北進中、船長Aが、船首方にいる釣り船2隻の間を安全に通過できると思い、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、</p>

	<p>B船と接近する態勢であることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海上が平穏でほとんど流れがない上に船首方にある釣り船2隻の間が約10mであったことから、安全に通過できると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、関門港門司区の和布刈公園沖において、漂泊中、船長Bが、航行する船が漂泊中の船を避けて行くものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、沿岸にも近く、付近には漂泊中の釣り船が約4隻いたことから、航行する船が避けて行くものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、関門港門司区の和布刈公園沖において、A船が北進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方にある釣り船2隻の間を安全に通過できると思い、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったため、B船と接近する態勢であることに気付かずに航行し、また、船長Bが、航行する船が漂泊中の船を避けて行くものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、右舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、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>
参考	<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"> ・ 船首方に他船を見掛けた場合には、死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中においても見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

