

船舶事故調査報告書

平成28年3月3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

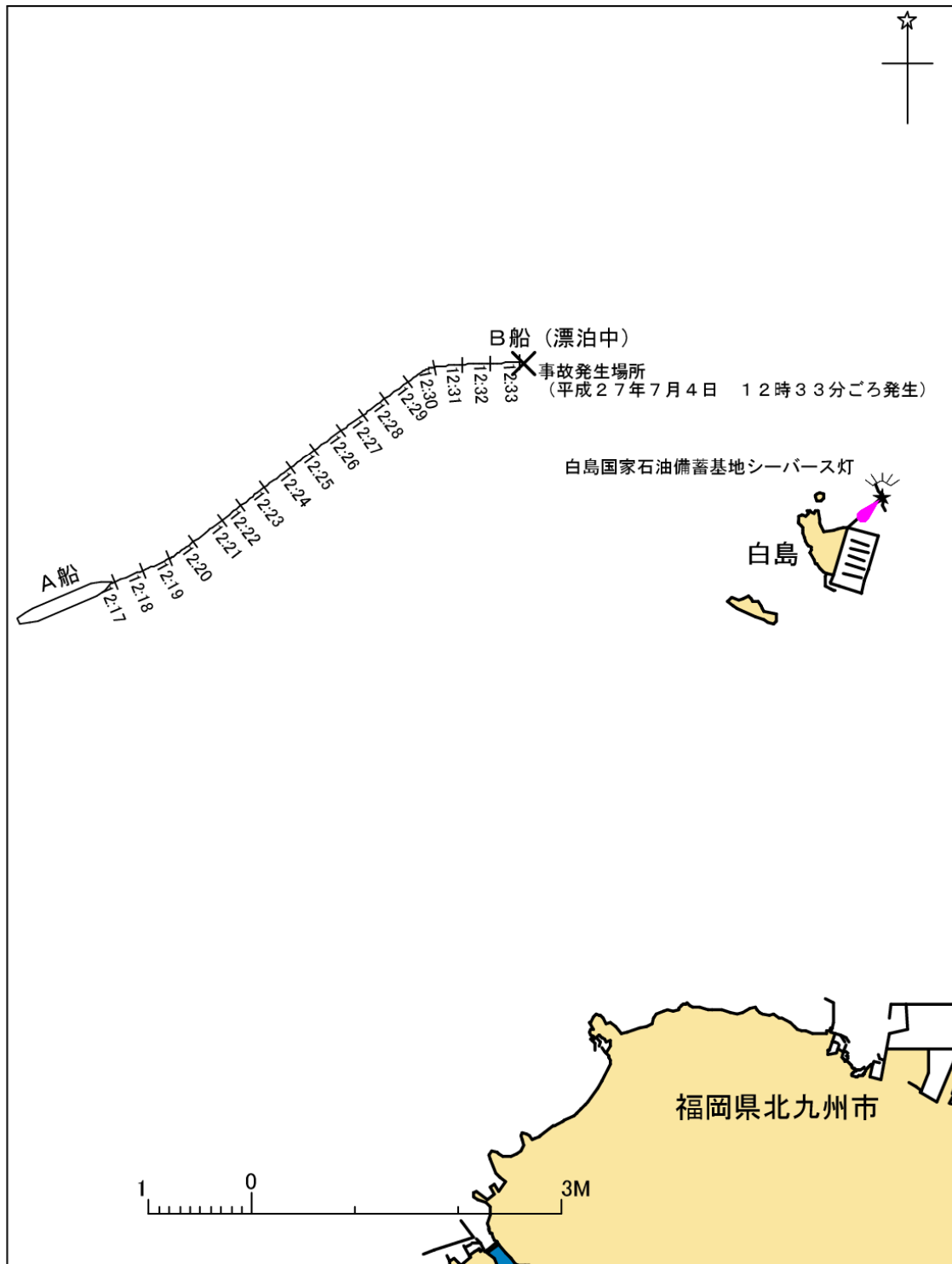
事故種類	衝突
発生日時	平成27年7月4日 12時33分ごろ
発生場所	福岡県北九州市白島 ^{しろしま} 北西方沖 白島国家石油備蓄基地シーバース灯から真方位291° 3.7海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 02.6′ 東経130° 40.1′)
事故の概要	自動車運搬船すずかは、東進中、また、プレジャーボートBY THE WAY ^{ウェイ} Ⅲは、漂流中、両船が衝突した。 すずかは、船体に擦過傷を生じ、また、BY THE WAYⅢは、船体に破損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因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 自動車運搬船 すずか、2,988トン 142362、株式会社フジトランスコーポレーション 118.03m×16.60m×11.99m、鋼 ディーゼル機関、3,900kW、平成27年1月22日 B プレジャーボート BY THE WAYⅢ、5トン未満 290-55276福岡、個人所有 7.05m (Lr) × 1.92m × 0.66m、FRP ディーゼル機関、80.90kW、昭和57年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年8月29日 免状交付年月日 平成26年4月10日 免状有効期間満了日 平成31年9月9日 航海士A 男性 29歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成16年11月17日 免状交付年月日 平成26年10月28日 免状有効期間満了日 平成31年11月16日 甲板手A 男性 21歳

	<p>四級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免 許 年 月 日 平成24年11月28日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成25年4月17日</p> <p>免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成29年11月27日</p> <p>B 船長B 男性 42歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免 許 登 録 日 平成22年4月8日</p> <p>免 許 証 交 付 日 平成27年3月23日</p> <p>(平成32年4月7日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B 左舷外板に破損及び脱落</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士A及び甲板手Aほか8人が乗り組み、車両33台を積載し、平成27年7月4日10時00分ごろ、福岡県福岡市博多港を出港し、福岡県^{かんた}苅田港に向かった。</p> <p>航海士Aは、11時45分ごろ、甲板手Aと共に船橋当直につき、自動操舵により針路を067°（真方位、以下同じ。）に設定し、約17.0ノット（kn）の対地速力で航行中、12時19分ごろ、航行中の漁船を避けるため、左転して北東進した。</p> <p>航海士Aは、レーダーで前方に漁船群を探知したので、12時30分ごろ針路を手動操舵で約090°に変針して自動操舵に設定し、また、甲板手Aは、12時30分の位置を海図に記載した後、船橋後部にあるトイレに行った。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面を見た後、操舵スタンドの前に戻って見張りを行っていたところ、船首方至近に左を向いたB船の船体を初めて認め、操舵装置を自動操舵から手動操舵に切り替え、右舵を取って避けようとしたが、12時33分ごろ左舷ウイング横で異音が聞こえた。</p> <p>甲板手Aは、トイレから戻り、操舵装置がノンフォローアップ操舵（レバーを倒して操舵する遠隔操舵方式）になっていることに気づき、手動操舵に切り替え、操舵に当たった。</p> <p>航海士Aは、左舷ウイングから後方を確認し、転覆したB船を認め、船橋後部の船長室に行き船長Aに本事故の報告を行った。</p> <p>船長Aは、船橋に来て本事故の状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、反転して救助に向かい、転覆したB船の船底に上がっていた乗船者4人を救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、06時ごろ福岡県芦屋町の係留地から出航し、白</p>

	<p>島北西方沖の釣り場に向かった。</p> <p>船長Bは、途中、釣りを繰り返し行った後、白島北西方沖の釣り場に到着し、機関を停止してパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を船尾から投入し、船首を北西方に向け、漂泊して釣りを行っていたところ、A船が、左舷前方約50mのところへ接近していることに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが、機関を始動しようとしたが、操縦台に戻る時間はないと思い、飛び込めと叫び、同乗者の1人が飛び込んだ後、A船と衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者3人は、衝突後転覆したB船の船底に上がって救助を待っていたところ、反転して戻ってきたA船に救助された。</p> <p>B船は、A船の右舷中央部に転覆した状態で係留されていたが、来援したサルベージ会社の船で北九州市若松区の岸壁までえい航された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の船首方には、見張りの支障となる構造物はなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダーを2台使用し、1台を4Mレンジで、1台を6Mレンジで使用し、ノースアップ及びセンターを約2M後方にずらしたオフセンターに設定していた。</p> <p>航海士Aは、レーダーを見ていたが、B船の映像には気付かず、操舵スタンドの前で目視による見張りを行っていたが、B船が船首至近になるまで気付かなかった。</p> <p>航海士Aは、書類の処理のことなどで忙しく、仕事のことなどの考え事をしていたのかもしれないと思った。</p> <p>A船は、航海士Aが、船首方至近にB船を認めた際、手動操舵で右舵を取ったが、ノンフォローアップ操舵になっており、右転せずに航行した。</p> <p>B船は、直径約5m、長さ約10mのパラアンカーを船尾から、約15mのロープを伸出して海中に投入していた。</p> <p>船長Bは、B船の周囲に船舶が点在していたが、接近してくる態勢の船はいないので、漂泊を続けることに支障のある船はいないと思っていた。</p> <p>船長Bは、エアゾール式エアホーンを所持しており、操縦台の下に置いていた。</p> <p>船長B及び同乗者3人は、本事故当時、全員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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、白島北西方沖を東進中、航海士Aが、考え事をしていて見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊していたB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダー画面に映った漁船のような映像以外に船舶を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、漂泊しているB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、航海士Aが、操舵装置を自動操舵から手動操舵に切り替えたつもりで、右舵を取ったが、ノンフォローアップ操舵になっており、転舵しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、白島北西方沖で漂泊中、船長Bが、船尾甲板で、右舷方を向いて立って釣りをを行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、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、B船の周囲に船舶が点在していたが、接近してくる態勢の船がいなかったため、支障のある船はいないと思い、見張りを適切に行っていなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、白島北西方沖において、A船が東進中、B船が漂泊中、航海士A及び船長Bが、共に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>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"> ・航行中は、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・漂泊して釣りをしている場合でも、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
12:17:02	34-00-27.1	130-35-21.9	068	067.4	17.3
12:18:02	34-00-33.6	130-35-41.2	069	067.8	17.3
12:19:00	34-00-40.4	130-35-59.7	060	062.2	17.0
12:20:01	34-00-50.1	130-36-16.4	054	052.7	17.1
12:21:14	34-01-02.9	130-36-36.5	054	052.4	17.3
12:22:01	34-01-11.2	130-36-49.4	054	052.2	17.4
12:23:02	34-01-21.8	130-37-06.0	054	052.4	17.4
12:24:08	34-01-33.5	130-37-24.6	054	052.6	17.4
12:25:08	34-01-43.9	130-37-41.5	054	053.4	17.4
12:26:13	34-01-55.1	130-37-59.9	055	053.9	17.4
12:27:07	34-02-04.4	130-38-15.0	055	053.8	17.3
12:28:02	34-02-13.6	130-38-30.1	055	053.2	17.3
12:29:02	34-02-23.9	130-38-46.8	054	053.3	17.3
12:30:02	34-02-32.2	130-39-04.5	084	074.9	16.7
12:31:02	34-02-33.6	130-39-24.1	088	086.4	16.6
12:32:02	34-02-34.5	130-39-44.3	088	086.9	16.8
12:33:02	34-02-35.2	130-40-04.6	089	087.3	17.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。