

船舶事故調査報告書

平成28年5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11月5日 08時35分ごろ
発生場所	福岡県新宮町相島南東方沖 筑前相島港南防波堤灯台から真方位121° 1.9海里付近 （概位 北緯33° 44.4′ 東経130° 23.9′）
事故の概要	漁船誠昇丸は、南東進中、また、プレジャーボートH・T・H CLUBは、錨泊中、両船が衝突した。 H・T・H CLUB は、船長が負傷し、右舷船首外板に破口等を生じ、また、誠昇丸は、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成26年11月25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 誠昇丸、4.0トン FO3-32146（漁船登録番号）、個人所有 10.40m (Lr) × 2.62m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、136.07kW、昭和61年3月25日 第292-27192号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート H・T・H CLUB、5トン未満（長さ6.62m） 290-47688福岡、個人所有 6.62m (Lr) × 2.43m × 1.32m、FRP ガソリン機関、66.20kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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 昭和49年12月6日 免許証交付日 平成22年3月18日 （平成27年5月17日まで有効） B 船長B 男性 65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18年7月7日 免許証交付日 平成22年9月9日 （平成28年7月6日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷船首外板に破口及び亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、新宮町新宮漁港に向け、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、相島南東方沖を約6ノットの対地速力で手動操舵により南東進した。</p> <p>A船は、船長Aが、平成26年11月5日08時35分ごろ振動を感じた直後、左舷の至近にB船を視認したので、B船と接触したものと思っけて引き返し、B船の損傷状況を確認した後、海上保安庁の指示により、自力で航行して新宮漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、相島南東方沖において、機関を停止し、船首から錨を入れて西方を向いて錨泊していた。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で船尾方を向いて道具箱に腰を掛け、食事をとっていたとき、右舷方約100mのところ接近するA船を視認し、その様子を見ていたところ、A船との距離が約25mとなっても針路及び速力に変化がなかったため、衝突のおそれがあると思ひ、船尾甲板上で手を振り、大声を上げるなどして注意を喚起した。</p> <p>B船は、船長Bが衝突に備えて両手で船体をつかんだ直後にB船の右舷船首部にA船の船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、両船の損傷状況を確認した後に海上保安庁に本事故の発生を通報し、自力で航行して新宮漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、B船の右舷舷縁内側に取り付けられたアイストラップで右臀部を打撲した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本事故当時、視界が良く^{なま}屈の状態であり、また、前路に他船を見掛けなかったため、前路に支障となる他船はいないものと思つた。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けた状態では、左舷船首の錨及び錨台、窓枠などにより死角が生じていることを考慮していなかった。（写真1参照）</p>



写真1 A船の操舵室からの見通し状況

船長Bは、本事故当時、笛が取り付けられた救命胴衣を着用していた。

B船は、本事故時、黒色の球形形象物を搭載していたが、掲げる場所がなかったので使用していなかった。

分析

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

A あり、B なし
A あり、B なし
A なし、B なし

A船は、相島南東方沖を南東進中、船長Aが、前路に他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、前路で錨泊中の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。

船長Aは、窓枠などによる死角を考慮していなかったことから、前路のB船を見落としていた可能性があると考えられる。

B船は、相島南東方沖において錨泊中、船長Bが、右舷方から接近するA船と衝突のおそれがあると思い、手を振り、大声を上げるなどして注意を喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。

原因

本事故は、相島南東方沖において、A船が南東進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、死角を補う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。

参考

船長Bは、本事故後、錨泊中は黒色の球形形象物を掲げるとともに見張りを適切に行い、また、音響による信号装置を常備して安全に務めることとした。

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。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 操船場所からの見通し状況を把握すること。・ レーダーを使用して見張りを適切に行うこと。・ 音響による有効な信号装置を使用することが望ましい。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

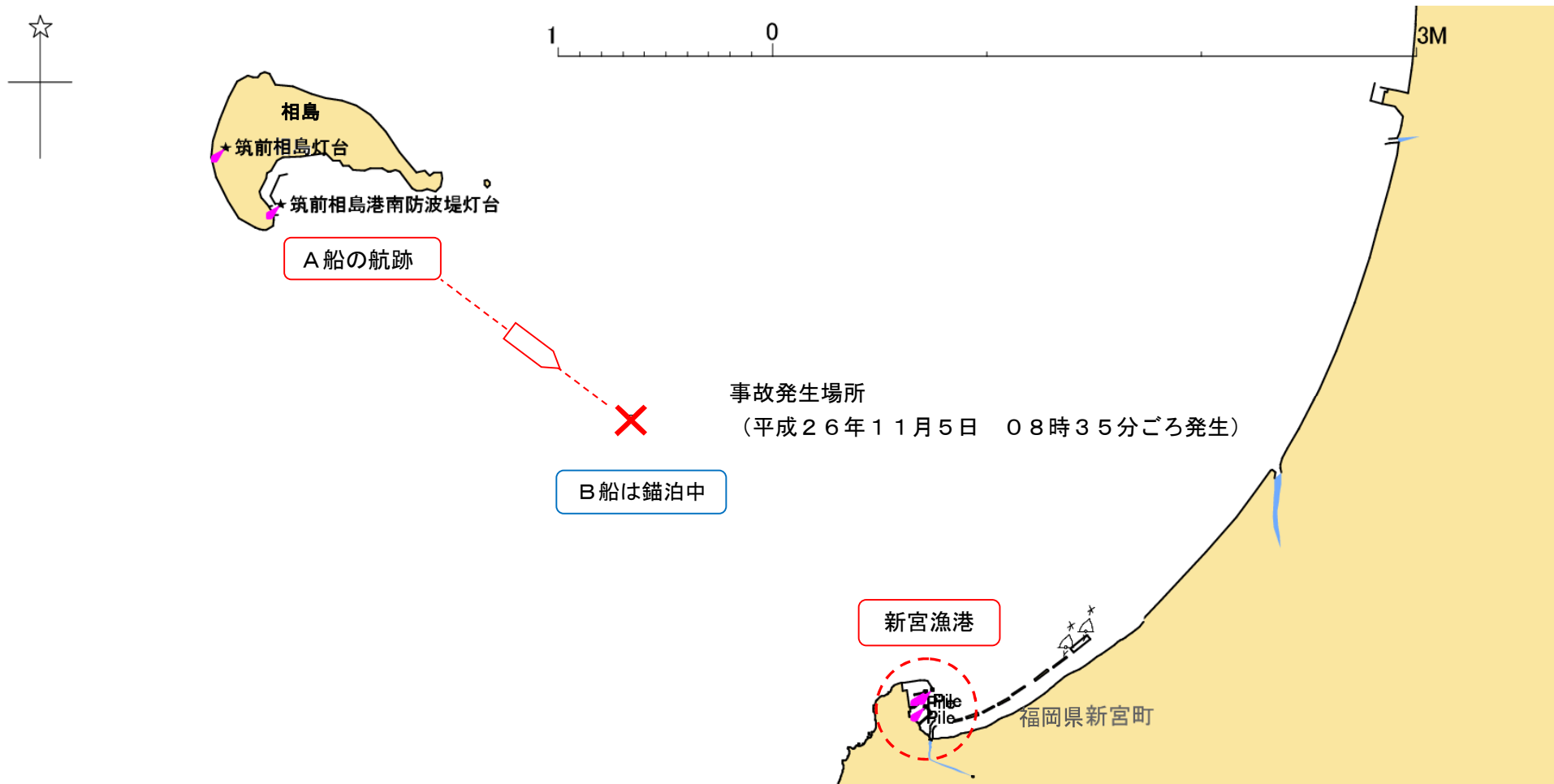


写真2 B船の損傷状況

