

# 船舶事故調査報告書

平成29年8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29年2月28日 13時05分ごろ
発生場所	大分県大分市佐賀 <sup>さかのせき</sup> 関港北北西方沖 関埼灯台から真方位323° 5.2海里付近 (概位 北緯33° 20.2′ 東経131° 50.4′)
事故の概要	遊漁船 <sup>えいふく</sup> 栄福丸は、西南西進中、また、プレジャーボート <sup>ほうめい</sup> 豊明丸は、漂泊中、両船が衝突した。 豊明丸は、同乗者1人が負傷し、船首部等に破損を生じ、また、栄福丸は、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年3月1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 栄福丸、16トン OT2-15563（漁船登録番号）、個人所有 17.10m(Lr)×4.64m×1.45m、FRP ディーゼル機関、670.00kW、平成18年3月15日 第294-23379号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 豊明丸、2.3トン OT3-60178（漁船登録番号）、個人所有 8.44m(Lr)×2.15m×0.69m、FRP ディーゼル機関、95.60kW、平成12年4月25日 第294-21762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 58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5年3月4日 免許証交付日 平成24年7月30日 (平成30年3月3日まで有効) B 船長B 男性 77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12年7月19日 免許証交付日 平成27年5月22日

	(平成32年7月18日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(同乗者B)
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船首部及び操舵室の破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客2人を乗せ、平成29年2月28日06時00分ごろ大分市向原沖の乙津川左岸を出発し、同市関埼沖に到着して釣りをを行い、佐賀関港北北西方沖の釣り場に移動して釣りを行った後、次の釣り場に向けて発進した。</p> <p>船長Aは、発進する際、前方に支障となる他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、レーダーとGPSプロッターで針路を確認しながら約11～12ノットの対地速力で西南西進中、発進して2～3分経過した13時05分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、後方を見たところ、B船を視認したので、B船と衝突したことを知り、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、巡視艇の伴走を受けながら自力で航行して係留地に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、08時00分ごろ大分市神崎漁港を出発した。</p> <p>船長Bは、08時45分ごろ、佐賀関港北北西方沖の釣り場に到着して機関を停止し、船首からパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、同乗者Bと共に右舷側で釣りをしていたところ、右舷方約100mの所に接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、衝突の危険を感じ、大声で危ない、おーいと叫んで手を振ったが、どうすることもできず、北方を向いたB船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突のショックでB船が左舷側に傾斜した際、左舷側から海中に転落し、B船に泳ぎ着いて、同乗者Bに引き揚げられた。</p> <p>同乗者Bは、来援した海上保安庁の巡視艇で大分港に運ばれたのち、救急車で病院に搬送され、右外傷性気胸、肋骨骨折及び右大腿部打撲と診断された。</p> <p>船長Bは、来援した2隻の僚船のうち1隻に移乗して神崎漁港に戻った。</p> <p>B船は、もう1隻の僚船にえい航されて所属する漁業協同組合の船台に上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、発進する際、前方を見て他船がいけないものと思い、レー

	<p>ダーを見ていたものの、B船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、発進する際、太陽光で前方及びレーダー画面が見えにくいと感じていたが、釣り客に注意を向けていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、操舵スタンドに笛があったものの、吹いて注意喚起をしていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、佐賀関港北北西方沖において、西南西進中、船長Aが、発進する際、前路に他船はいないものと思ひ、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊するB船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、レーダー及びGPSプロッターを見ていたものの、太陽光で前方及びレーダー画面が見えにくい状況であった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、佐賀関港北北西方沖において、漂泊中、船長Bが、釣りをしている、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、西南西進するA船に気付くのが遅れ、衝突を避けるための措置をとることができず、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、佐賀関港北北西方沖において、A船が西南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、発進する際、前路に他船はいないものと思ひ、前方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、釣りをしている、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂泊している場合でも、他船の動きに注意し、接近する他船に危険を感じたら、衝突を避けるための措置をとれるよう心掛けておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

