

## 船舶事故調査報告書

平成30年3月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 事故種類                             | 衝突  |
| 発生日時                             | 平成29年7月16日 10時10分ごろ   |
| 発生場所                             | 福岡県福岡市小呂島 <sup>おろの</sup> 東南東方沖<br>小呂島港西2号防波堤灯台から真方位106°7.0海里（M）付近<br>（概位 北緯33°49.7′ 東経130°10.2′）  |
| 事故の概要                            | 遊漁船 <sup>だいきく</sup> 大黒丸は、東南東進中、漂泊中のプレジャーボート <sup>ノア</sup> NOAHに衝突した。  |
| 事故調査の経過                          | 平成29年7月19日、主管調査官（門司事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取実施済  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 遊漁船 大黒丸、4.0トン<br>FO3-31569（漁船登録番号）、個人所有<br>第290-33354号（船舶検査済票の番号）<br>B プレジャーボート NOAH、5トン未満（長さ6.86m）<br>290-50689福岡、個人所有   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、一級小型・特殊・特定<br>B 船長B、一級小型  |
| 負傷者                              | A なし<br>B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）  |
| 損傷                               | A 左舷船首部外板に亀裂<br>B 右舷船尾部外板に割損及び亀裂  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好<br>海象：海上 平穏  |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、釣り場を移動する目的で小呂島東南東方沖を半速力前進で東南東進していた。<br>船長Aは、操舵室内でGPSプロッター及び魚群探知機の画面を注視しながら操船していたところ、衝突音が聞こえたので停船した後、B船と衝突したことを知り、携帯電話で本事故の発生を118番通報した。<br>船長Aは、釣り場の移動を開始する前、目視及び0.75Mレンジに設定したレーダー1台を使用して周囲の状況を確認し、西方に小型船が数隻存在することを認めていた。<br>船長Aは、A船の機関音が大きかったので、B船の電子ホーンの音が聞こえなかったのかもしれないと本事故後に思った。<br>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、右舷船尾部からパラシュート型シーアンカーを投入 |

|           |   |
|-----------|---|
|           | <p>し、船首を北東方に向けて漂泊していた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、船尾部で釣りをしていたところ、西方約300mで停留していたA船が移動を開始し、B船に向首して接近し始めたことに危険を感じたので、注意喚起のために船長Bが操舵室に入って電子ホーンを鳴らし続け、また、同乗者BがA船に向かって大声で叫び続けたものの、B船の右舷船尾部にA船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室内で転倒して頭部挫創等を負い、また、同乗者Bが海中に転落して左第11肋骨骨折等を負った。</p> |
| <b>分析</b> | <p>A船は、東南東進中、船長Aが、GPSプロッター及び魚群探知機の画面を見ることに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長B及び同乗者Bが、西方約300mで停留していたA船がB船に向首して接近し始めたことに危険を感じ、A船に対して注意喚起を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p>   |
| <b>原因</b> | <p>本事故は、A船が、東南東進中、船長Aが見張りを行っていなかったため、前路で漂泊中のB船に衝突したものと考えられる。</p>  |
| <b>参考</b> | <p>船長Bは、本事故後、音響による信号装置として、大音量の汽笛を増設し、また、携帯音響装置を常備することとした。</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>・ 周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるよう、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他の全ての手段により、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>                 |