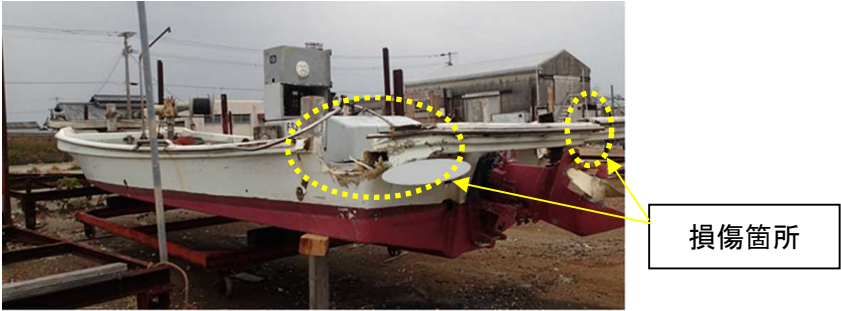


## 船舶事故調査報告書

令和元年9月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月21日 06時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市志賀島西方沖 弘港西防波堤灯台から真方位304°950m付近 （概位 北緯33°40.4′ 東経130°16.9′）
事故の概要	漁船漁運丸は、北北西進中、また、漁船恵比須丸は、漂泊中、両船が衝突した。 恵比須丸は、船長が負傷し、左舷船尾部外板の破口等を生じ、また、漁運丸は、右舷船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月22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。
<b>事実情報</b> 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 漁運丸、2.6トン FO3-31073（漁船登録番号）、個人所有 8.80m(Lr)×2.54m×0.72m、FRP ディーゼル機関、165kW、昭和60年9月27日 第290-37782号（船舶検査済票の番号） B 漁船 恵比須丸、1.1トン FO3-32002（漁船登録番号）、個人所有 6.87m(Lr)×2.10m×0.74m、FRP ディーゼル機関、54kW、平成3年10月2日 第290-55102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 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 昭和50年10月14日 免許証交付日 平成27年1月22日 （令和2年6月20日まで有効） B 船長B 男性 53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62年1月29日 免許証交付日 平成28年9月5日 （令和4年1月28日まで有効）

死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首部外板及び船底キールに擦過傷 B 左舷船尾部外板に破口、船尾部に割損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時55分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、さわら一本釣り漁の目的で、平成30年11月21日06時30分ごろ志賀島北西方沖に向けて福岡市志賀島漁港を出港した。</p> <p>A船は、志賀島南西方沖において、船長Aが操舵室で操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、周囲が明るくなってきたので法定灯火を消灯し、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進した。</p> <p>A船は、船長Aが、船首方数百mのところにB船及び別の漁船（以下「C船」という。）とが、約150mの間隔で並んでいるのを認め、両船が共に操業しているものと思い、B船を左舷方（西方）に、C船を右舷方（東方）に見て通航するように両船の間に針路を向けた。</p> <p>船長Aは、B船及びC船の船首が共に西方（B船は主に船尾が見える状態）を向いているように見えたので、B船がA船の予定進路から離れ、C船がA船の予定進路に近づくものと思い、C船の方を注視して安全に通過するように航行していたところ、06時50分ごろ船首方から衝撃音が聞こえた。</p> <p>船長Aは、付近に浮いている船長Bを認め、A船のプロペラ軸が回らないので自ら飛び込んで救助しようと考えていたところ、船長Bが近づいて来たC船に救助されるのを見た。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、すずき一本釣り漁の目的で、06時20分ごろ志賀島西方沖に向けて福岡市弘漁港を出港した。</p> <p>B船は、志賀島西方の漁場に着いたところで、C船の近くで停船し、船首を北西に向けた状態で、船長Bが、右舷船尾部に座り、右舷方に体を向けて主に左舷側にある魚群探知機の画面を見ながら、B船が圧流されないように、ときどき主機を後進運転として約0.3kn以下の速力で断続的に後進しながら、漂泊していた。</p> <p>B船は、C船が東方約100mのところに離れた後、法定灯火を消灯し、船長Bが周囲を見ようと立ち上がったところ、左舷方数mのところに接近するA船を認め、衝突すると思ったので右舷方に飛び込んだ。</p> <p>船長Bは、C船に救助され、C船が弘漁港に入港後、福岡市内の病院に搬送され、左腸骨骨折と診断された。</p>

	<p>漁業協同組合支所担当者は、C船からB船が衝突したとの連絡を受け、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、沈没し、来援した漁船に引き上げられた後、弘漁港にえい航された。(写真1参照)</p>  <p>写真1 B船（陸揚げ後） (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、B船を視認した際、船首の向きからB船がA船の進路から離れて安全に通過するものと思い、B船をほとんど見ていなかった。</p> <p>船長Bは、志賀島漁港から出漁する漁船は沖側を通航するか、避けるだろうと思い、操業に集中していた。</p> <p>B船は、和船型で、汽笛等の音響設備がなく、乾舷が約0.5mであった。</p> <p>船長B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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、志賀島西方沖において、約11knの速力で北北西進中、船長Aが、B船とC船との間を通航する際に、C船と安全に通過するようにC船の方を注視して航行を続けたことから、B船と近づいていること気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船及びC船を初認した際、B船の船首が自船の予定進路と反対側の左舷方に向いていたことから、B船が離れるものと思い、また、C船の船首がA船の予定進路に向いていたことから、C船と接近するかもしれないと思い、C船の方を注視していたものと考えられる。</p> <p>A船は、C船と安全に通過するようにB船の方に近づいて通航した可能性が考えられる。</p> <p>B船は、操業を行いながら、船首を北西に向けてときどき0.3kn以下の速力で断続的に後進して漂流中、船長Bが、接近してくる他船が避けるものと思い、操業に集中していたことから、衝突の直前までA船に気付かず、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、日出前の薄明時、志賀島西方沖において、A船が、約11knの速力で北北西進中、B船が漂流中、船長Aが、B船とC船の間を通航する際に、C船と安全に通過するようにC船の方を注視して航行を続けたため、また、船長Bが、接近してくる他船が避けるものと思ひ、操業に集中していたため、相互に気付かずに、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 船舶の間で間隔の狭いところは、通航を避け、通航しなければならない時は、各船舶の動静を継続して確認しながら、安全な距離を保つこと。</li> <li>・ 漂流中は、他船が避けるなどの思い込みをせず、早期に避航動作を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

