

船舶事故調査報告書

平成31年3月13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

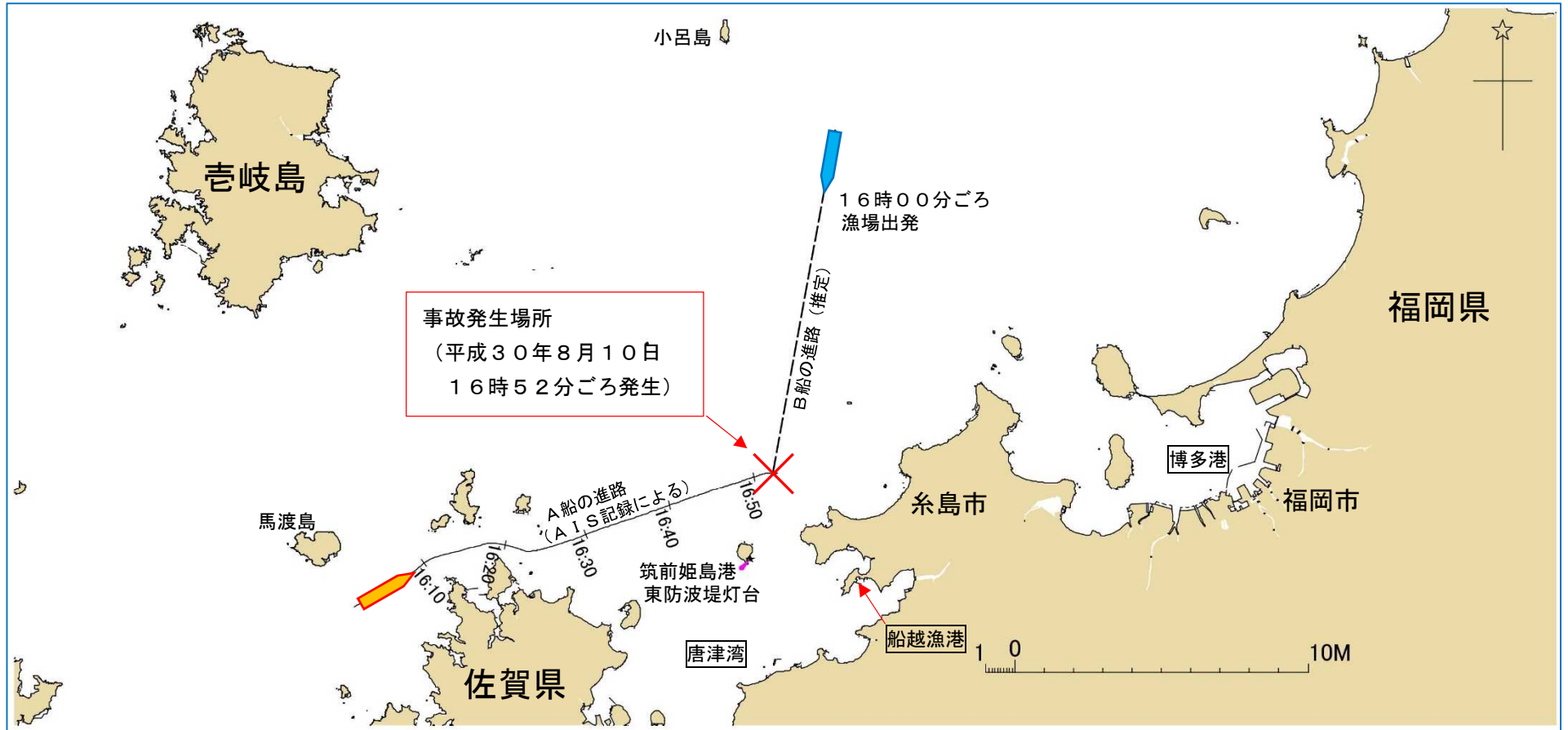
事故種類	衝突
発生日時	平成30年8月10日 16時52分ごろ
発生場所	福岡県糸島市姫島 ^{ひめ} 北北東方沖 筑前姫島港東防波堤灯台から真方位014° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 37.0′ 東経130° 04.0′）
事故の概要	旅客フェリー ^{たいこ} 太古は、東北東進中、また、漁船 ^{はま} 濱丸は、南南西進中、両船が衝突した。 太古は、左舷船尾部外板に凹損等を生じ、また、濱丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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 旅客フェリー 太古、1,598トン 142154、野母商船株式会社（A社） 94.01m×14.40m×9.92m、鋼 ディーゼル機関2基、5,884kW（合計）、平成26年1月24日 B 漁船 濱丸、12トン FO2-6200（漁船登録番号）、個人所有 14.93m（Lr）×3.98m×1.58m、FRP ディーゼル機関、389kW、平成元年7月26日 第290-46983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 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成22年12月1日 免状交付年月日 平成27年11月24日 免状有効期間満了日 平成32年11月30日 航海士A 男性 38歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成17年6月13日 免状交付年月日 平成27年5月11日 免状有効期間満了日 平成32年6月12日

	<p>B 船長B 男性 65歳</p> <p>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57年7月27日 免許証交付日 平成29年2月16日 (平成34年6月25日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部外板に擦過傷を伴う凹損</p> <p>B 船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 微弱な南西流</p> <p>日没時刻：19時12分ごろ</p> <p>太陽高度及び方位：高度 約26°、真方位 約272°（いずれも17時00分ごろ）</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか11人が乗り組み、旅客144人を乗せ、車両9台を積載し、福岡県福岡市博多港に向け、平成30年8月10日13時55分ごろ長崎県佐世保市宇久島の平漁港を出港した。</p> <p>航海士Aは、15時30分ごろ佐賀県馬達島付近で前直の航海士から船橋当直を引き継ぎ、船橋中央右舷側の航海士席に腰を掛け、船橋中央の操舵手席に腰を掛けた甲板手と共に操船に当たった。</p> <p>航海士Aは、唐津湾北方沖を自動操舵により約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東北東進中、左舷船首方約6MにB船のレーダー映像を認め、その後、方位が変わらず約4Mに接近したので、甲板手と共に双眼鏡で確認したところ、B船が漁船であることが分かった。</p> <p>航海士Aは、このままB船が航行すると衝突のおそれがあると感じ、レーダーの電子カーソルの使用に加え、自席から船橋前面の窓枠とB船とを重ね見てB船の方位変化の確認を行い、B船の方位が変わらずに約1.5Mに接近し、危険を感じて甲板手に自動操舵から手動操舵へ切り替えさせ、椅子から立ち上がって目視でB船の監視を続けた。</p> <p>航海士Aは、A船がB船と約0.5Mに接近したので、長音1回、続いて短音5回以上の連続した汽笛を吹鳴して注意を喚起し、甲板手と共に双眼鏡でB船を見たところ、B船の前部甲板にいた乗組員が、B船の操舵室に向かって何かを知らせるように手を振っている様子が見えた。</p> <p>航海士Aは、B船は小型漁船で操縦性能も良いので、B船が転舵又は減速してA船の進路を避けてくれると思い、A船の針路と速力を保持したが、B船の方位が変わらずにA船に接近し続けたので、衝突を避けようとして甲板手に右舵一杯及び機関停止を指示した。</p>

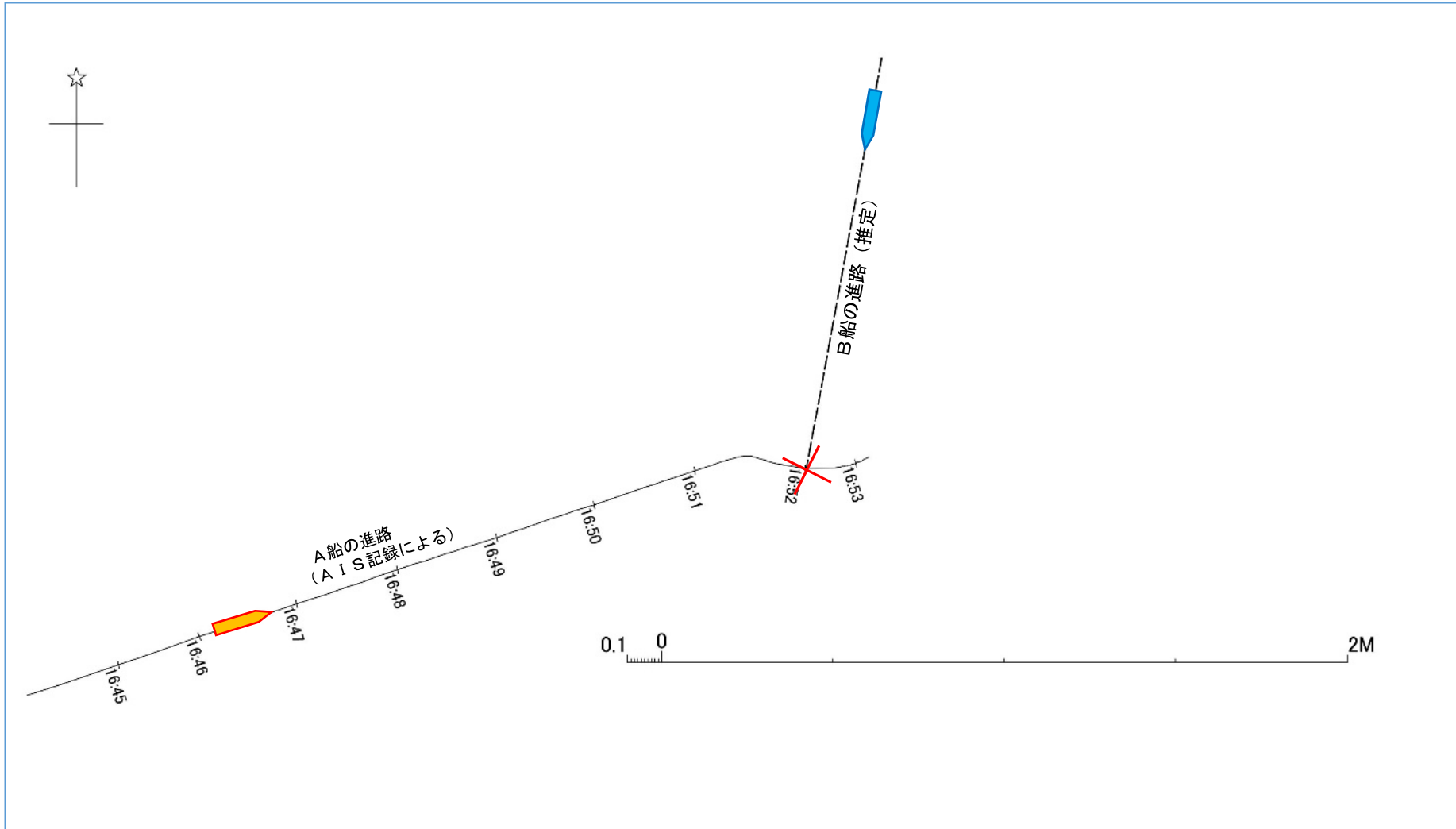
	<p>船長Aは、連続した汽笛音で異変に気付き、昇橋して左舷船首方を見たところ、B船が至近に迫っている状況であることを認め、左舷ウイングに急行した。</p> <p>A船は、減速しながら右転中、A船の船橋がB船の前方を通過して間もなく、16時52分ごろ左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、復路便の船長が昇橋して海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに各乗組員に旅客の安否状況を確認させ、A船の損傷が航行に支障がなく、B船の自力航行が可能であったので、海上保安庁の了解を得た上で航行を再開した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、漁獲物約500kgを積載し、糸島市船越漁港に向け、10日16時00分ごろ福岡県小呂島^{おろの}南東方約5Mの漁場を出発した。</p> <p>B船は、船長Bが単独で操船に当たり、16時10分ごろ目視と6Mレンジとしたレーダーで周囲を確認し、航行の支障となる他船がないことを確認した後、手動操舵から自動操舵に切り換え、約1.1knの速力で南南西進した。</p> <p>船長Bは、前方を見ながら南西進を続けていたところ、前部甲板にいた乗組員が操舵室に向かって手を振って何かを知らせていることに気付いたが、何を知らせているか分からないうちに衝撃を感じ、A船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、B船に若干の浸水があったので急いで帰港することとし、A船の乗組員に自身の連絡先を伝えた後、船越漁港に帰港した。 (付図1 航行経路図、付図2 航行経路図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船の操舵室内 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航行経路上の安全について、甲板部職員間で頻繁に情報交換しており、本事故発生海域は漁船が多く航行していること、漁船はA船に対して避航船となる位置関係であっても直前までA船の進路を避けない場合が多く注意を要することなどの情報が共有されていた。</p> <p>航海士Aは、ふだんから本事故発生場所付近海域では、A船が針路及び速力を保つ立場であってもA船に極めて接近するまでA船の進路を避けない漁船が多いものの、これまで衝突事故の発生に至ったことがなかったので、B船がA船に接近してからA船の進路を避けるか、また、汽笛を鳴らせば避航してくれると思い、A船の針路及び速力を保持し、B船と約0.5Mに接近してから汽笛を吹鳴した。</p> <p>船長Bは、漁場出発時から本事故発生に至るまでの間、主に前方の見張りを行いながら操船に当たり、時折右舷方を見ていたものの、右舷方が太陽光で眩しく、右舷方の見張りを行った時間が短かったので、A船の存在に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船の操舵室にサングラスを置いていたが、ふだんから</p>

	<p>使用することがほとんどなかった。</p> <p>船長Bは、レーダー画面に右舷方からの太陽光が当たって見えにくい状況であったが、漁場を出発後に目視とレーダーで周囲を確認したとき他船を認めなかったため、その後も右舷方から接近してくる船はいないだろうと思い、レーダーを見ていなかった。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉めた状態であることに加え、B船の機関音もあったので、A船が吹鳴した汽笛音に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、眠気も感じておらず居眠りもしていなかったが、操業後で疲れもあり、注意力が低下していたかもしれないと本事故後に思った。</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 あり</p> <p>A船は、姫島北北東方沖において、博多港に向けて東北東進中、航海士Aが、ふだんからA船に極めて接近するまでA船の進路を避けない漁船が多く、B船もA船に接近してからA船の進路を避けると思い、同じ針路及び速力で航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫島北北東方沖において、船越漁港に向けて南南西進中、船長Bが、漁場を出発後に目視とレーダーで周囲を確認したとき他船を認めず、その後も右舷方から接近してくる船はいないと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、姫島北北東方沖において、A船が東北東進中、B船が南南西進中、航海士Aが、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、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>再発防止策</p>	<p>A社運航管理者は、本事故後、接近する他船の存在を認めた場合、自船が針路及び速力を保つ立場であっても、余裕のある時期に衝突のおそれの有無について判断を行い、早期の汽笛吹鳴、及び衝突を避けるための協力動作をとるよう、文書及び口頭により乗組員に対する指導を行った。</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"> ・航行中は、接近する他船がないとは思わず、常時周囲の見張りを適切に行うこと。 ・針路及び速力に変化なく接近する他船を認めた場合は、早期に汽笛を吹鳴するとともに、衝突を避けるための措置をとること。

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（拡大）



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
16:30:02	33-34-50.9	129-56-26.9	067.8	070	18.4
16:31:02	33-34-57.6	129-56-47.2	068.8	071	18.3
16:32:13	33-35-04.7	129-57-11.6	070.8	071	18.2
16:32:56	33-35-09.2	129-57-26.6	070.9	072	18.1
16:33:44	33-35-13.7	129-57-42.7	070.9	071	18.1
16:34:26	33-35-17.7	129-57-57.1	071.8	072	18.1
16:34:50	33-35-20.1	129-58-05.3	071.4	072	18.1
16:35:56	33-35-26.3	129-58-28.5	072.6	072	18.3
16:36:50	33-35-31.5	129-58-46.8	070.7	070	18.3
16:38:08	33-35-39.5	129-59-13.7	070.0	069	18.3
16:39:08	33-35-45.8	129-59-34.3	070.1	070	18.3
16:40:02	33-35-51.3	129-59-52.9	070.9	071	18.4
16:41:02	33-35-57.5	130-00-13.6	070.7	071	18.4
16:42:02	33-36-03.6	130-00-34.3	070.4	070	18.4
16:43:02	33-36-09.6	130-00-55.2	070.4	069	18.4
16:44:02	33-36-15.6	130-01-15.9	071.5	071	18.4
16:45:14	33-36-22.7	130-01-41.1	071.2	070	18.4
16:46:02	33-36-27.6	130-01-58.0	070.6	070	18.3
16:47:02	33-36-33.3	130-02-18.4	071.7	071	18.3
16:48:02	33-36-39.3	130-02-39.4	071.0	070	18.3
16:49:02	33-36-45.0	130-03-00.2	071.8	070	18.3
16:50:02	33-36-50.7	130-03-20.6	071.9	070	18.3
16:51:02	33-36-56.6	130-03-41.7	071.7	070	18.3
16:52:13	33-36-57.0	130-04-04.9	098.5	088	16.8
16:53:04	33-36-58.0	130-04-15.6	076.5	063	6.7
16:54:08	33-36-59.4	130-04-18.8	055.9	050	1.7

※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、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の操舵室内



(操舵室右舷側後方から撮影)