

船舶事故調査報告書

令和元年5月29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

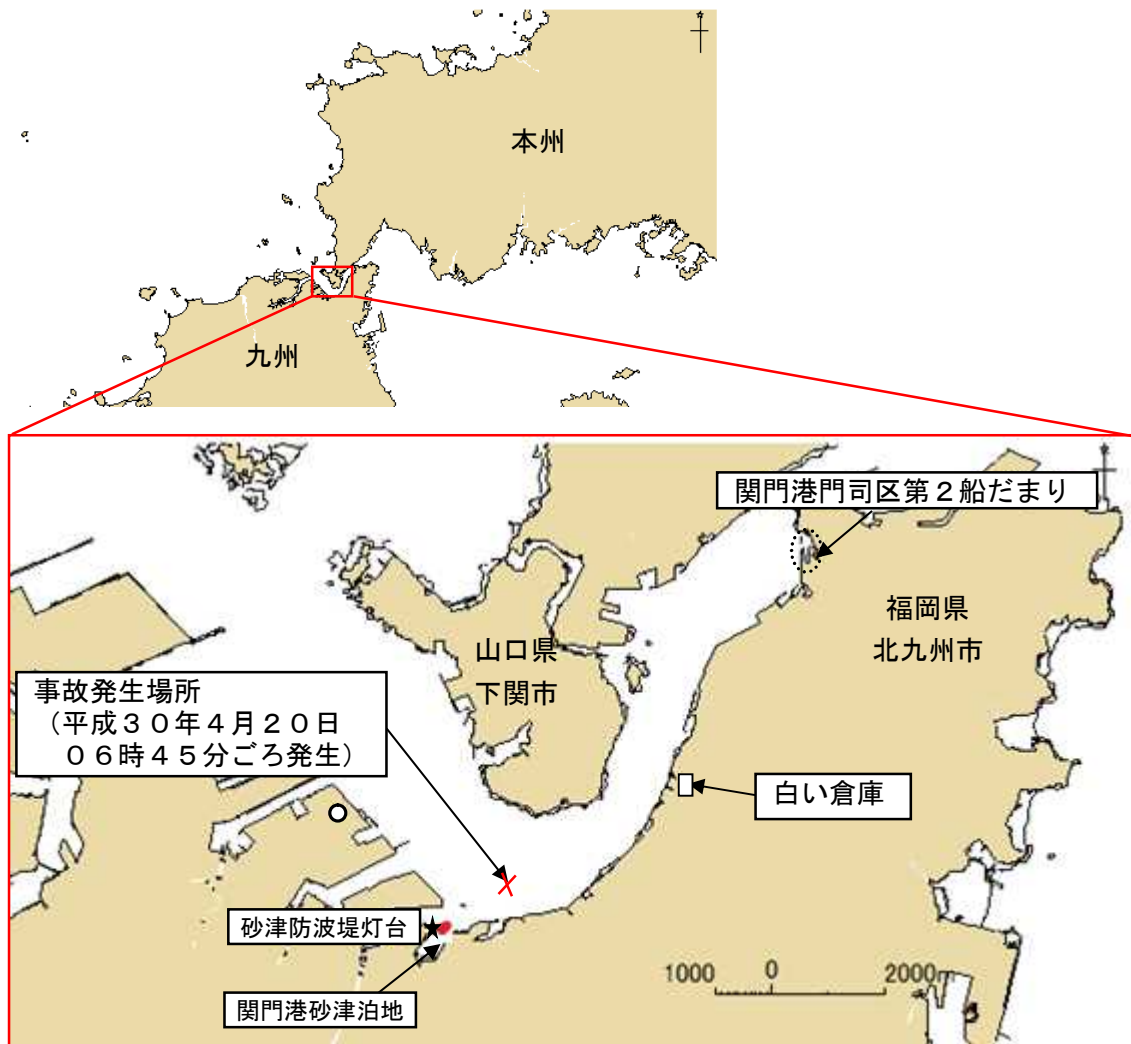
事故種類	衝突
発生日時	平成30年4月20日 06時45分ごろ
発生場所	関門港関門航路 砂津防波堤灯台から真方位054° 1,300m付近 （概位 北緯33° 54.0′ 東経130° 54.3′）
事故の概要	プレジャーボート ^{しょうせい} 昭盛丸は、左旋回中、また、漁船 ^{ほうよう} 豊洋丸は、漂泊中、両船が衝突した。 豊洋丸は、船長が負傷し、左舷中央部外板に破口を生じ、また、昭盛丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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 プレジャーボート 昭盛丸、1.9トン YG3-50436（漁船登録番号）、個人所有 8.25m(Lr)×1.84m×0.68m、FRP ディーゼル機関、125kW、昭和63年6月6日 第291-27655号（船舶検査済票の番号） B 漁船 豊洋丸、1.48トン FO3-32040（漁船登録番号）、個人所有 6.35m(Lr)×1.77m×0.60m、FRP ディーゼル機関、24.64kW、昭和56年6月8日 第291-17308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 59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17年3月23日 免許証交付日 平成26年8月25日 （令和2年3月22日まで有効） B 船長B 男性 73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17年7月7日 免許証交付日 平成27年4月20日 （令和2年7月7日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時40分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、釣りの目的で、平成30年4月20日04時30分ごろ関門航路の釣り場に向けて関門港西山区福浦湾<small>ふくろうま</small>の定係地を出発した。</p> <p>A船は、05時00分ごろ釣り場に至り、船首を西北西方に向けて漂泊し、潮上りを数回行いながら釣りを行った後、06時44分ごろ関門橋近くの海域へ釣り場を移動することとして発進した。</p> <p>船長Aは、操舵室で舵輪と主機の操縦レバーの前に立った姿勢で操船に当たり、遠方に見えた白い倉庫を船首目標として左旋回を開始した。</p> <p>A船は、約10ノットの対地速力に増速し、船首が東を向き始めたとき、船首方にB船の後部甲板を認め、船長Aが主機を全速力後進としたものの、06時45分ごろ船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bが負傷していることを認めて最寄りの船だまりに入ることを提案したが、船長BがB船の出発場所である関門港門司区第2船だまりに戻ることを希望したので、一級小型船舶操縦士の資格を持つ同乗者AにB船を操船させた。</p> <p>A船は、船長Aが07時00分ごろ携帯電話で119番へ通報した後、07時30分ごろB船と共に関門港門司区第2船だまりに到着した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、ふぐ一本釣り漁の目的で、05時15分ごろ関門港砂津泊地北東方沖の漁場に向けて関門港門司区第2船だまりの定係地を出発した。</p> <p>B船は、06時00分ごろ漁場に至り、潮上りを数回行いながら操業を行った後、船首を北北西方に向けて漂泊し、船長Bが操舵室後方の後部甲板にある渡し板の右舷側に腰を掛け、自船の右舷側から釣り糸を出して釣りをしていたところ、左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、舵輪に顔面が当たって負傷したものの意識があったので、同乗者Aと操船を交替し、B船で関門港門司区第2船だまりに戻った。</p> <p>船長Bは、待機していた救急車で病院に搬送され、その後転院先の</p>

	<p>病院で左鼻篩骨骨折等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 衝突状況図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船首目標とした白い倉庫に船首を向けることを考えていて、周囲の見張りが十分でなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、A船の舵が操舵室内の右寄りにあり、同室内右側に寄って操縦するので、右舷船首方の見通しはよいが左舷船首方の見通しは悪かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、周囲に他船がないことを確認してから発進すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Aは、前部甲板に座っていたものの操舵室の方向を向いていたので、B船に気付いたのは本事故発生の直前であった。</p> <p>船長Bが腰を掛けていた位置は、操舵室後方の後部甲板右舷側であり、左舷中央部が見えにくい状況であった。(写真3参照)</p> <div data-bbox="671 844 1294 1308" data-label="Image"> </div> <p>写真3 船長Bが腰を掛けていた位置から左舷中央部の見通し状況</p> <p>船長Bは、釣りをを行っている間も自船の左右について見張りを行っていたが、衝突までA船に気付かなかったので、もっと周囲の見張りを行っていればよかった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 なし</p> <p>A船は、関門航路において左旋回中、船長Aが、左舷船首方の見通しが悪い状況下、船首目標とした白い倉庫に意識を向けて航行したことから、左舷船首方にいた漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、関門航路において漂泊中、船長Bが、操舵室後方の後部甲板右舷側に腰を掛け、左舷側が見えにくい状態で釣りに意識を向けて漂泊を続けたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したも</p>

	のと考えられる。
原因	<p>本事故は、関門航路において、A船が左旋回中、B船が漂流中、船長Aが、左舷船首方の見通しが悪い状況下、船首目標とした白い倉庫に意識を向けて航行し、また、船長Bが、操舵室後方の後部甲板右舷側に腰を掛け、左舷側が見えにくい状態で釣りに意識を向けて漂流を続けたため、両船が衝突したのと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 漂流状態から発進して旋回する際は、船首目標だけに意識を向けることなく、周囲の他船を見落とさないよう適切な見張りを行うこと。 ・ 漂流する場合は、自船に接近する他の船舶との衝突を避けられるよう、常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 事故が発生した場合は、速やかに海上保安庁へ通報すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 衝突状況図

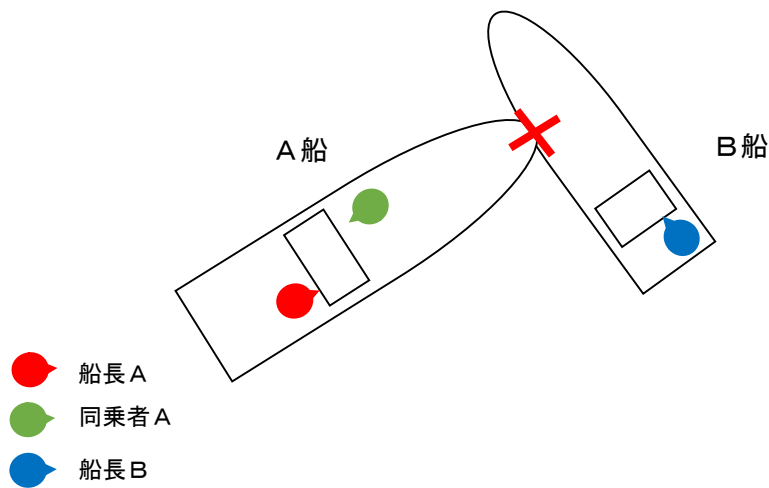


写真1 A船



写真2 B船

