

船舶事故調査報告書

令和2年7月8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

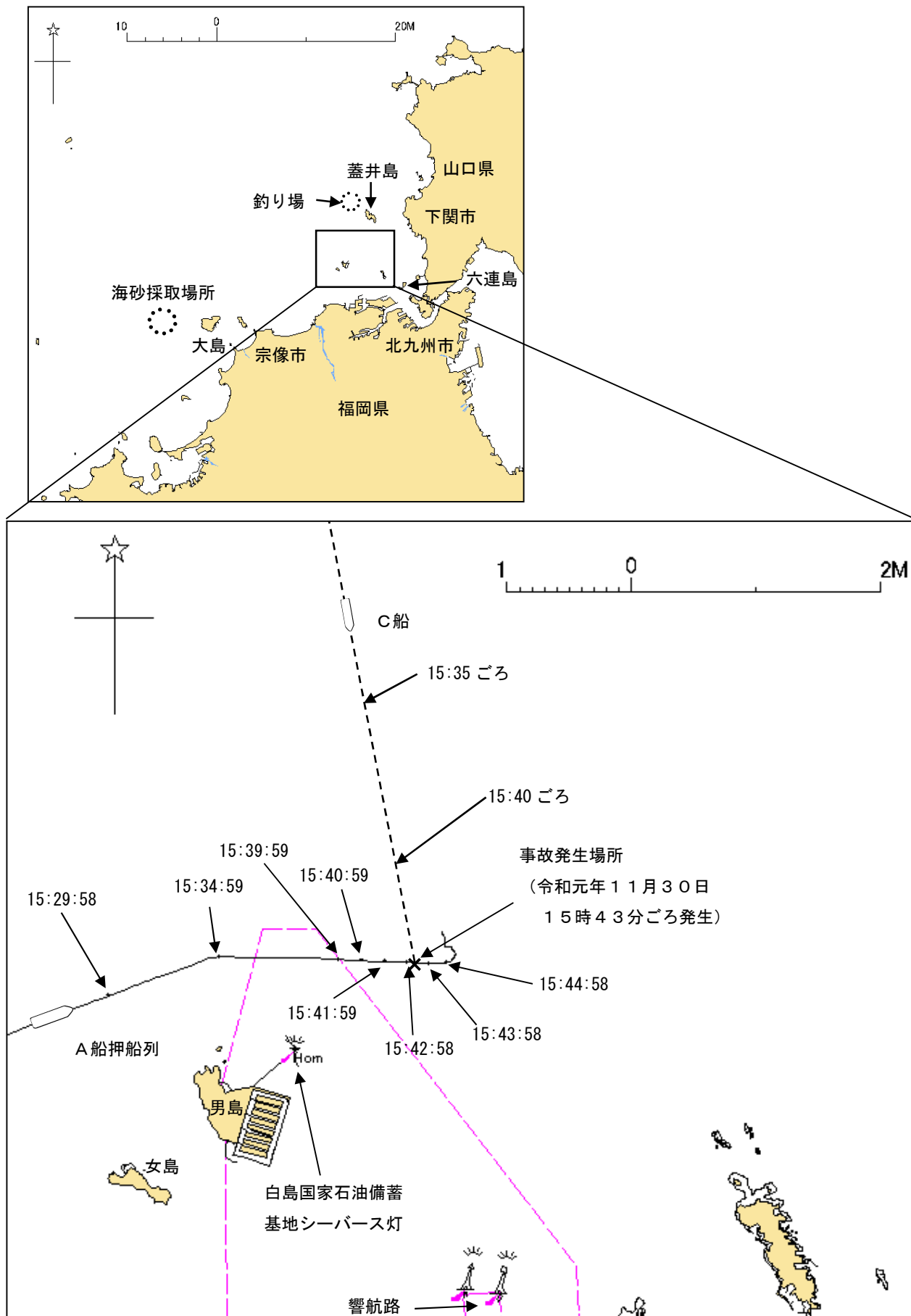
事故種類	衝突
発生日時	令和元年11月30日 15時43分ごろ
発生場所	福岡県北九州市男島北東方沖 白島国家石油備蓄基地シーバース灯から真方位055° 1.3海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 02.0′ 東経130° 45.5′)
事故の概要	押船ちくさ1号は、バージちくさ2号と押船列を構成して東進中、プレジャーボート幸拓丸は、南進中、ちくさ2号と幸拓丸が衝突した。 ちくさ2号は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、幸拓丸は、右舷船首部ブルワークの破損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因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 押船 ちくさ1号、408トン 143278、博多海砂採取協業組合（A社） 29.10m×17.56m×7.50m、鋼 ディーゼル機関2基、3,676kW（合計）、平成30年5月29日 B バージ ちくさ2号、約4,169トン なし、A社 98.40m×20.00m×7.50m、鋼 機関なし、平成30年（建造） C プレジャーボート 幸拓丸、5.5トン 290-35531福岡、個人所有 11.75m (Lr) × 2.96m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、209.6kW、平成元年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年9月28日 免状交付年月日 平成28年12月21日 免状有効期間満了日 令和2年9月8日

	<p>C 船長C 男性 86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11年6月9日 免許証交付日 平成31年2月18日 (令和6年6月8日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし B 船首部外板に擦過傷 C 右舷船首部及び右舷ブルワークに破損、右舷中央部外板に破口</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか6人が乗り組み、海砂約3,013m³を積載したB船の船尾部に船首部を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、令和元年11月30日13時35分ごろ、愛媛県大洲市長浜港に向け、福岡県宗像市大島西方沖の採取海域を出発した。</p> <p>A船押船列は、船長Aが機関士1人と共に船橋当直に当たり、レーダーを6Mコースアップ及び3Mレンジでヘッドアップ表示として使用し、約11.2～11.4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により東北東進した。</p> <p>A船押船列は、15時35分ごろ男島北方沖で約090°（真方位、以下同じ。）の針路とし、船長Aが、目視により接近する他船を見掛けなかったため、航行の支障となる他船はいないと思い、前方を見て航行していた。</p> <p>A船押船列は、船長Aが、男島北東方沖で左舷方約200～300mにC船を認め、方位が右方に移動しているため、船首方を通過するだろうと思って様子を見ていたところ、思ったよりも船首至近に迫り、長音を吹鳴させるとともに主機を全速力後進としたものの、C船が船首部の死角に入って見えなくなり、15時43分ごろC船と衝突した。</p> <p>船長Aは、A船押船列の死角から左舷側に沿うように出たC船が男島の方に向かう様子を認め、直ちに海上保安庁に本事故の発生を通報し、A社担当者に連絡した。</p> <p>A船押船列は、その後、海上保安庁の指示により六連島北方沖で漂泊した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、山口県下関市蓋井島北西方沖で釣りを終えた後、帰港の目的で、11月30日15時00分ごろ関門港若松第1区の洞海湾にある係留地に向け、同島北西方沖の釣り場を出発した。</p> <p>C船は、船長Cが操舵室右舷側にある上部の操縦席に腰を掛け、同</p>

	<p>乗者 2 人が操舵室船尾側にある出入口に及びほかの同乗者 2 人が操舵室船首側の床にそれぞれ座り、レーダーを 3 Mレンジでヘッドアップ表示として使用し、船首を関門港響新港区響航路に向ける針路として約 15～17 kn の速力で手動操舵により南進した。</p> <p>C 船は、船長 C が、帰航開始後から接近する他船を見掛けなかったので、周囲に航行の支障となる他船がないと思い、船首方を見て航行を続けていたところ、汽笛の吹鳴が聞こえた直後、右舷船首部の至近に A 船押船列の船首部を認め、右舷船首部と A 船押船列の船首部とが衝突した。</p> <p>C 船は、右舷が A 船押船列の船首部に接触してから離れ、主機を中立運転としたところ、船長 C が同乗者全員に怪我がないことを確認し、右舷の損傷状況から沈没すると思い、以前行ったことがある北九州市女島に向かった。</p> <p>船長 C は、女島西方沖に着いたところで機関室に浸水がないことを知り、沈没する恐れがないと判断して、事故発生場所に戻り、同乗者 4 人を A 船押船列に移乗させた。</p> <p>C 船は、停止していた主機が始動できなくなったので、来援した巡視艇にえい航され、洞海湾の係留場所に帰港した。</p> <p>C 船の同乗者 4 人は、A 船押船列から巡視艇に移乗し、北九州市若松区にある棧橋に運ばれた。</p> <p>(付図 1 事故発生経過概略図、付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)、写真 1 A 船押船列、写真 2 A 船押船列の船首部の損傷状況、写真 3 C 船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長 A は、本事故当時、視界が良く、目視で前方を確認してレーダーをあまり見ていなかった。</p> <p>船長 A は、近距離で C 船を認めたので、C 船の動向が分からず、衝突を避ける動作が遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長 A は、A 船押船列が約 11 kn で航行中に全速力後進を発令し、約 1 kn になるまでに要する時間が約 4 分であることを本事故後に知った。</p> <p>船長 C は、本事故当時、視界が良く昼間であったので、レーダーを作動させていたものの、見ていなかった。</p> <p>船長 C は、月に 3～4 回程度釣りに出かけ、響新港区響航路を通過して帰港していた。</p> <p>船長 C は、C 船の機関室右舷側にある燃料油タンクに破口を生じたが、燃料油が少なかったので同タンクに海水が浸水し、主機が始動できなくなったことを本事故後に知った。</p> <p>C 船の同乗者は、いつも洞海湾と響新港区響航路との間を航行中、又は夜間に航行するときには見張りを行っていた。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、C あり A なし、C なし A なし、C なし</p> <p>A船押船列は、男島北東方沖を東進中、船長Aが、接近する他船を見掛けず、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、前方に視線を向けた状態で航行したことから、左舷前方から接近するC船に気付くのが遅れ、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、男島北東方沖を南進中、船長Cが、帰航開始後から接近する他船を見掛けず、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、船首方に視線を向けた状態で航行したことから、接近するA船に気付かず、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、男島北東方沖において、A船押船列が東進中、C船が南進中、船長A及び船長Cが共に周囲に航行の支障となる他の船舶はいないと思い、前方に視線を向けた状態で航行したため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・航行中は、周囲の状況をレーダー及び目視で確認するなど、常時、適切な見張りを行うこと。 ・船長は、事故発生後、損傷状況を確認し、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
15:09:58	34-00-21.42	130-38-14.40	070	069.8	11.4
15:19:57	34-01-01.86	130-40-21.72	070	065.0	11.3
15:29:58	34-01-42.90	130-42-29.58	070	075.4	11.4
15:34:59	34-02-01.86	130-43-34.38	094	088.6	11.2
15:39:59	34-02-00.30	130-44-42.96	093	088.7	11.3
15:40:59	34-01-59.82	130-44-56.52	092	086.5	11.4
15:41:59	34-01-59.40	130-45-10.08	092	091.5	11.3
15:42:58	34-01-58.80	130-45-23.40	093	090.0	11.3
15:43:08	34-01-58.74	130-45-25.62	093	095.3	11.0
15:43:18	34-01-58.62	130-45-27.78	092	094.7	10.5
15:43:28	34-01-58.56	130-45-29.88	092	088.7	10.2
15:43:39	34-01-58.44	130-45-32.04	090	099.2	9.9
15:43:48	34-01-58.38	130-45-33.96	090	094.5	9.4
15:43:58	34-01-58.44	130-45-35.64	089	083.8	9.3
15:44:58	34-01-58.74	130-45-45.84	052	082.5	7.9
15:46:01	34-02-02.04	130-45-50.58	321	015.2	3.3

※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真方位である。

写真1 A船押船列



写真2 A船押船列船首部の損傷状況



写真3 C船の損傷状況

