


船舶事故調査報告書

令和3年9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 | 令和2年9月16日 11時00分ごろ |
| 発生場所 | 関門港若松第5区 小倉日明 ^{ひあがり} 防潮堤灯台から真方位323° 1,780m付近 （概位 北緯33° 55.2′ 東経130° 52.5′） |
| 事故の概要 | プレジャーボート ^{しんせい} 新生丸は、南東進中、また、プレジャーボートサチコは、漂流中、両船が衝突した。 サチコは、船長が負傷して右舷中央部外板の破口等を生じ、また、新生丸は、左舷船首部外板等に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年10月2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 新生丸、6.6トン FO2-6697（漁船登録番号）、個人所有 13.50m (Lr) × 3.17m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、300.8kW、平成4年12月12日 第291-42833号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート サチコ、5トン未満 なし、個人所有 2.97m (Lr) × 1.40m × 0.55m、FRP ガソリン機関（船外機）、7.3kW、令和2年8月 第291-44906号（検査済票番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 45歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年4月7日 免許証交付日 令和元年5月30日 （令和6年5月29日まで有効） B 船長B 66歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和53年3月3日 免許証交付日 平成30年10月15日 （令和5年10月27日まで有効） |

| | |
|-------|--|
| 死傷者等 | A なし B 軽傷 1人（船長B） |
| 損傷 | A 左舷船首部外板及び船首部船底外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口及び船外機カバーに亀裂（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 弱い南東流 |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、買い物の目的で、令和2年9月16日10時20分ごろ、福岡県北九州市末広の船溜まりへ向けて同市^{あいのしま}藍島漁港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが操縦席に座って自動操舵で操船に当たり、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した。</p> <p>船長Aは、関門港の洞海湾口沖を通過後、小倉日明防潮堤灯台を船首方に目視できるようになり、自動操舵のまま舵を取って同灯台を正船首の右に見るように調整しながら航行していたところ、10時57分ごろ右舷船首方に停泊船を認めた。</p> <p>船長Aは、11時00分ごろ衝撃を感じて主機を中立運転とし、後方を振り返ったところ、船尾方にB船とその東方の海面に船長Bを認め、118番通報し、小型船が転覆して近くに人が浮いているので救助する旨を伝え、A船を回頭させた。</p> <p>船長Aは、A船を船長Bに接近させ、同乗者と共に船長BをA船上に引き上げた後、船長BからA船がB船と衝突したことを聞いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時00分ごろ、関門港の堺川泊地内の釣り場へ向けて北九州市の境川河口東方の船溜まりを発進し、07時20分ごろ堺川泊地内で釣りを始め、10時50分ごろ関門航路の西側の釣り場へ向かうこととし、北東進中、左舷方から南下して来るA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船を見ながら同船の船首の前を通過後、船外機を中立運転として漂泊し、船首が東方へ向いた状態で釣りの準備を始め、間もなく風潮流によって船首が右回りに回頭し、西南西方を向くようになったB船の右舷船尾で船尾方の山口県下関市側へ向いた姿勢で釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、同じ姿勢で釣りを続けていたところ、A船のエンジン音に気付き、振り返って右舷方にA船が迫っているのを認め、すぐに船外機を後進に掛けたが、増速しようとしたときに危険を感じ、海中へ飛び込もうとした際、B船の右舷中央部にA船の船首部が衝突し、衝撃でB船の船首が右舷方へ回りながら右舷船尾が跳ね上がって落水した。</p> <p>船長Bは、膨張式救命胴衣が作動して浮上した後、戻って来たA船に引き上げられ、北九州市中央海産市場岸壁に運ばれ、海上保安庁が要請した救急車によって病院へ搬送され、右大腿及び左膝の打撲と診</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>断された。</p> <p>B船は、左舷側に転覆し、巡視艇によって転覆した状態で北九州市中央海産市場前の防波堤の内側にえい航されたが、のちに廃船とされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 A船、写真3 B船 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、GPSプロッターを装備していたが使用しておらず、レーダーを装備していなかった。</p> <p>A船は、本事故当時、約10knの速力で航行中、操縦席に座った姿勢で船首方を見たとき、船首が浮上して水平線が隠れることはなかったが、前面中央の窓枠で約5°、左舷船首側に見る煙突で約6°、船首側の鉄柱で約3°の死角が生じる状況であった。(写真1参照)</p> <div style="text-align: center;"> <p>煙突 鉄柱 窓枠 錨台</p>  </div> <p>写真1 操縦席から船首方を見た状況</p> <p>船長Aは、認めた停泊船以外に前路に他船はいないと思い、小倉日明防潮堤灯台を正船首の右に見るように自動操舵のまま調整しながら航行していたが、B船が、海面上の高さが低く、錨台や防舷材、前面の窓枠、船首方の煙突や鉄柱の死角に入っていたので気付かなかったのだろうと本事故後に思った。</p> <p>B船は、汽笛やレーダーの装備はなく、笛を持っていた。</p> <p>船長Bは、膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、堺川泊地内の釣り場から関門航路の西側の釣り場へ向けて北東進中に左舷方に南下して来るA船を認めたが、A船の船首の前を東方へ通過してから漂泊し、釣りを始めたときにA船の正船首よりも左舷側寄りが見えたので、A船はB船の西方を通過すると思っていた。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、船首方に構造物等で死角がある状態で関門港若松第5区を南東進中、船長Aが、右舷船首方に認めた停泊船以外に前路に他船はいないと思い、針路目標の灯台との関係に意識を向けて航行を続けた</p> |

| | |
|---------------------|---|
| | <p>ことから、漂泊中のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、関門港若松第5区において、船長Bが、A船がB船の西方を通過すると思い、釣りをを行いながら漂泊を続けたことから、A船の接近に気付くのが遅れ、衝突を回避するための措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、南下して来るA船の船首の前を東方へ通過してから漂泊し、釣りを始めたときにA船の正船首よりも左舷側寄りが見えたことから、A船がB船の西方を通過すると思ったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、関門港若松第5区において、A船が構造物等で船首方に死角がある状態で南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、認めた停泊船以外に前路に他船はいないと思い、針路目標の灯台との関係に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、A船がB船の西方を通過すると思い、釣りをを行いながら漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</p> | <p>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"> ・ 船長は、航行中に死角がある場合、目視で認めた船舶以外に前路に他船はいないと思い込まず、姿勢を変えるなどして構造物等による死角を補い、また、特定の物標のみに捉われず、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船舶所有者は、船首方の視界を確保するため、船首部の構造物等をできる限り撤去、移設等することが望ましい。また、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造等に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。 ・ 船長は、漂泊する際に接近する他船は自船から離れて通過すると思い込まず、同船の動静を監視し、必要に応じて有効な音響による信号で注意喚起を行うとともに、機関を使用するなどして早期に衝突を回避するための措置を採ること。 |

付図1 事故発生経過概略図

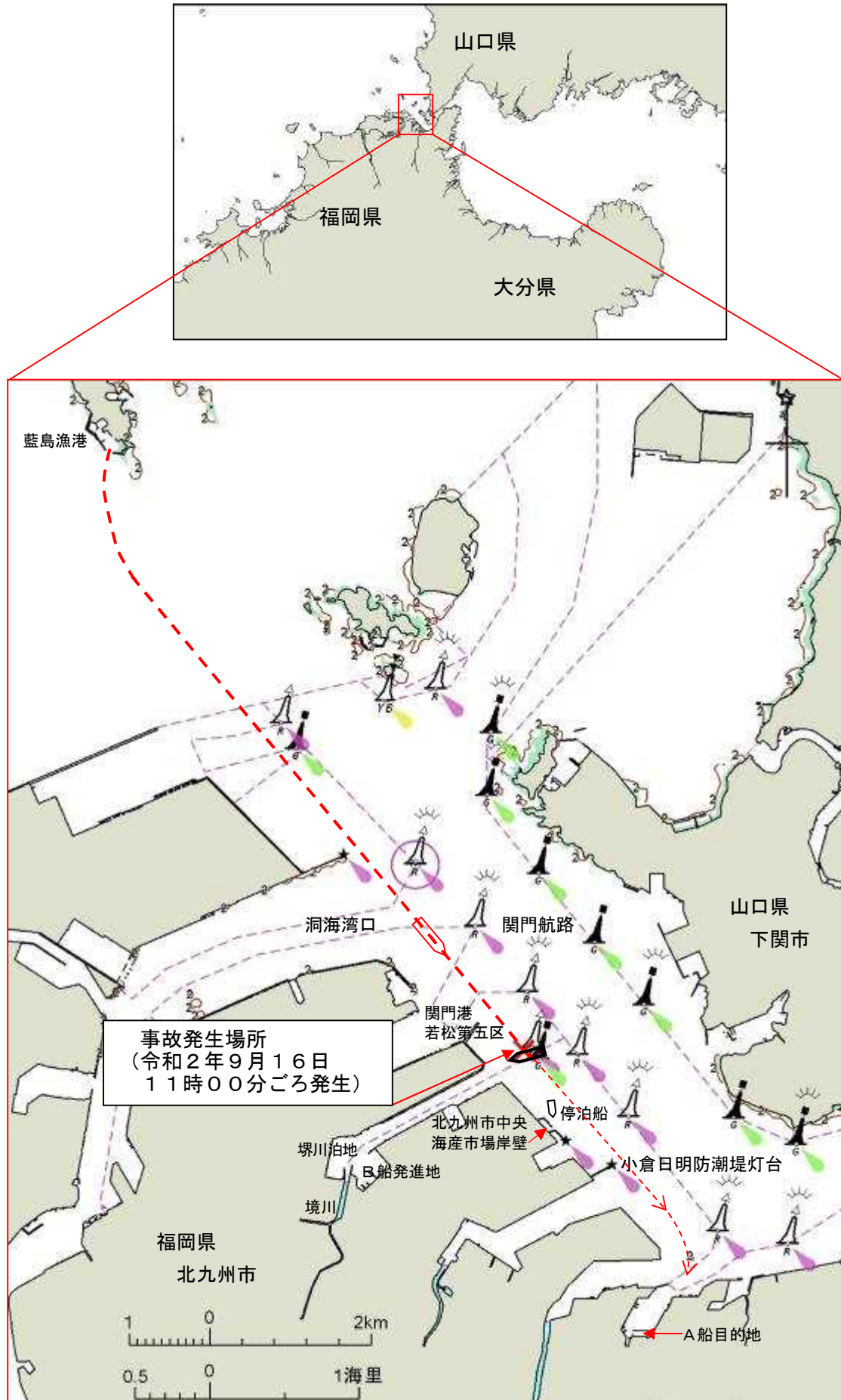


写真2 A船



写真3 B船

