

船舶事故調査報告書

令和3年2月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年6月27日 07時20分ごろ
発生場所	福岡県福岡市西浦北西方沖 西浦岬灯台から真方位291° 1,350m付近 (概位 北緯33° 40.3′ 東経130° 11.8′)
事故の概要	漁船 ^{てんお} 天王丸は、東北東進中、また、プレジャーボートスナッパーは、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年7月10日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 天王丸、9.1トン SA2-1920（漁船登録番号）、小川島漁業協同組合 第290-56230号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート スナッパー、5トン未満（長さ9.05m） 290-48881福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部ビットの曲損等 B 船首部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北東、風力 2、視界 不良 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期 福岡地方には、6月27日05時56分に大雨警報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、漁獲物を運搬する目的で、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進中、雨で次第に視界が悪くなり、雨の反射でレーダー映像が判別できなくなる状況の中、船長Aが、目視で船首方を見ながら手動操舵により同じ速力で航行を続けていたところ、左舷方間近となったB船を認めたものの、どうすることもできず、A船の船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、福岡市小呂島東側の漁場で釣りをしていたところ、雨が激しくなって来たので帰航することとし、雨の反射でレーダー映像が判別できなくなる状況の中、船長Bが、目視で見張りをしながら約10knの速力で手動操舵により南進を続けていたところ、目前にA船を認め、慌てて全速力後進としたが、A船と衝突した。

	<p>船長Bは、気象情報を本事故発生日の前日に入手し、出発時は、雨が降っておらず、午後から天気が崩れる予報だったので、午前中は大丈夫と思い、帰航するのが遅くなった。</p>
分析	<p>A船は、大雨警報が発表され、雨の反射でレーダー映像が判別できない状況下、東北東進中、船長Aが、目視により約10knの速力で航行を続けたことから、左舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大雨警報が発表され、雨の反射でレーダー映像が判別できない状況下、南進中、船長Bが、目視により約10knの速力で航行を続けたことから、右舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、大雨警報が発表され、雨で視界が制限されレーダー映像が判別できない状況下、A船が東北東進中、B船が南進中、船長A及び船長Bが、共に目視により約10knの速力で航行を続けたため、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>
再発防止策	<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"> ・大雨によって視界不良となり、レーダーによる見張りも困難となった場合は、いつでも衝突を回避できる速力まで減速して航行する、または、停止して視界の回復を待つなどの措置を採ること。 ・最新の気象情報を入手して警報及び注意報の発表状況等を確認し、天候の変化を考慮して出港を控えること。 ・レーダーによる見張りは、雨雪反射等による感度調整、表示方式等の特性を理解し、レンジを切り換えるなどして有効に活用すること。