

船舶事故調査報告書

令和4年4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	令和3年1月20日 15時15分ごろ
発生場所	福岡県北九州市妙見崎 ^{みょうけん} 北西方沖 妙見崎灯台から真方位318°6.9海里（M）付近 （概位 北緯34°1.4′ 東経130°35.4′）
事故の概要	遊漁船 ^{せいりゅう} 星龍丸は、南南東進中、また、プレジャーボート ^{ひりゅう} 飛竜は、漂泊中、両船が衝突した。 飛竜は、船長が負傷し、操舵区画の脱落等を生じて沈没し、また、星龍丸は、船首部外板の亀裂を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年1月28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 遊漁船 星龍丸、6.6トン 290-58089福岡、個人所有 13.80m（Lr）×3.10m×0.89m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、平成16年10月 B プレジャーボート 飛竜、5トン未満 291-35188福岡、個人所有 7.49m（Lr）×2.52m×1.24m、FRP ディーゼル機関、88.25kW、平成7年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 53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5年9月22日 免許証交付日 平成30年4月10日 （令和5年9月21日まで有効） B 船長B 67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6年10月13日 免許証交付日 平成31年2月18日 （令和6年10月12日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

損傷	<p>A 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷及び推進器翼2枚の曲損</p> <p>B 操舵区画の脱落、沈没（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、遊漁の目的で、令和3年1月20日06時30分ごろ妙見埼北北西方沖の釣り場へ向けて福岡県^{あしや}芦屋町の^{かしはら}柏原漁港を発進した。</p> <p>A船は、07時00分ごろ妙見埼北西方沖約10.3Mの釣り場で遊漁を始め、その後、釣り場を移動して遊漁を行い、15時00分ごろ遊漁を終えて妙見埼北北西方沖約11.4Mの釣り場から帰途に付いた。</p> <p>船長Aは、操舵室内右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、ヘッドアップ、オンセンターで2Mレンジとしたレーダーを作動させ、160°の針路真方位及び約22ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵によって南南東進を始めた。</p> <p>船長Aは、船首方に船首浮上による死角が生じた状態で、時折、レーダー画面を見ながら航行を続けていたもののB船に気付かず、同じ針路、速力で航行中、15時15分ごろA船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて主機を中立運転とし、船尾方にB船とその船首付近に船長Bを認め、B船と衝突したことに気付き、A船を接近させて釣り客と共に船長BをA船上に乗せ、本事故の発生と船長Bを救助してB船が沈みそうであることなどを118番通報して救急車を要請し、間もなくB船が沈没したのを認めて柏原漁港へ向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、09時00分ごろ妙見埼北西方沖約9.8Mの釣り場へ向けて北九州市若松区のマリナーを発進した。</p> <p>船長Bは、10時00分ごろから目的の釣り場で釣りを始め、その後、釣り場を移動して釣りをを行い、13時00分ごろ本事故発生場所付近に移り、主機を停止して左舷船尾からパラシュート型シーアンカーを投入し、左舷船尾にあるバッテリー格納庫の上に腰を掛けた姿勢で釣りを再開した。</p> <p>船長Bは、15時05分ごろ立ち上がって周囲を確認し、接近する他船を認めなかったため、船首が西北西方へ向いたB船上で、操舵区画で右舷船首方が死角となる左舷船尾に再び腰を掛け、左舷方の福岡県宗像市^{じの}地島方向に出した^{まお}竿先を注視しながら釣りを行っていたところ、突然、衝撃を感じるとともに左舷方へ投げ出され、海中に転落した。</p> <p>船長Bは、ウエストベルト型の膨張式救命胴衣が作動して海面に浮き上がり、転覆することなく操舵区画が脱落したB船を認め、その</p>

	<p>後、A船を認めてA船と衝突したことが分かり、B船の船首部につかまった後、B船に上がり、戻って来たA船に移乗して柏原漁港へ運ばれ、救急車によって病院へ搬送され、左後頭部打撲傷及び全身打撲と診断された。</p> <p>B船は、衝突後、すぐに浸水が始まり、船長BがA船に救助されて間もなく沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船(平成7年撮影) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、約22knの速力で航行中、右舷側の操縦席に腰を掛けた姿勢で船首方を見たとき、船首が浮上して右舷船首方に約8°、左舷船首方に約12°の死角を生じた状態であった。</p> <p>船長Aは、ふだん、船首が浮上して死角が生じた場合は、レーダーを活用し、船首方に映像を認めたときには船首を左右に振って前路を確認していたが、本事故当時、レーダー画面を見た時に波の影響もあって小型のFRP船であるB船の映像に気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>B船は、レーダーはなく、GPSプロッター及び電子ホーンを装備し、小型のレーダー反射器を操舵室内前面窓ガラス付近に置き、錨泊中ではなかったが、操舵区画左舷側の筒に挿した約2.5mの竿に黒色の球形形象物を三角形の旗と共に揚げていた。</p> <p>船長Bは、15時05分ごろ小用のために立ち上がった際に周囲を確認して他船を認めなかったため、当分の間、接近する他船はいないと思い、左舷船尾のバッテリー格納庫の上に腰を掛けて竿先を見ながら釣りを続け、操舵区画が妨げとなって右舷船首方から接近するA船に気付いていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故後、1人で釣りに行くときにはもっと短いサイクルで周囲の見張りを行うようにし、レーダーを備え、もっと大型の航海用レーダー反射器を操舵区画の外に備え付けようと思った。</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、B あり A あり、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、船首方に死角が生じた状態で妙見埼北西方沖を南南東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路、約22knの速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、2Mレンジに設定したレーダーに航行の支障となる船舶の映像を認めなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、妙見埼北西方沖において釣りをを行いながら漂泊中、船長B</p>

	<p>が、当分の間、接近する他船はいないと思い、操舵区画で右舷船首方が死角となる左舷船尾側に腰を掛けた姿勢で漂泊を続けたことから、右舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、小用のために立ち上がった際に周囲を確認して他船を認めなかったことから、当分の間、接近する他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、妙見埼北西方沖において、A船が船首方に死角が生じた状態で南南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路、速力で航行を続け、また、船長Bが、当分の間、接近する他船はいないと思い、操舵区画で右舷船首方が死角となる左舷船尾側に腰を掛けた姿勢で漂泊を続けたため、互いに接近していることに気付かず、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"> ・ 船長は、航行中、船首の浮上で船首方に死角を生じた場合は、レーダー上の映像を確認するだけでなく、時折、船首を左右に振ったり、減速したりするなどして死角を補い、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、設計、建造に際し、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、漂泊中、周囲を確認したときに他船を認めなかった場合でも、接近する他船はいないと思わず、立ち上がるなど姿勢を変えて操舵区画等による死角を補って周囲の適切な見張りを行い、衝突の危険を感じた際は、電子ホーン等で注意喚起し、衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 小型の船舶にあつては、簡易AIS等を使用して、他船の動向の把握や衝突防止を図ることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

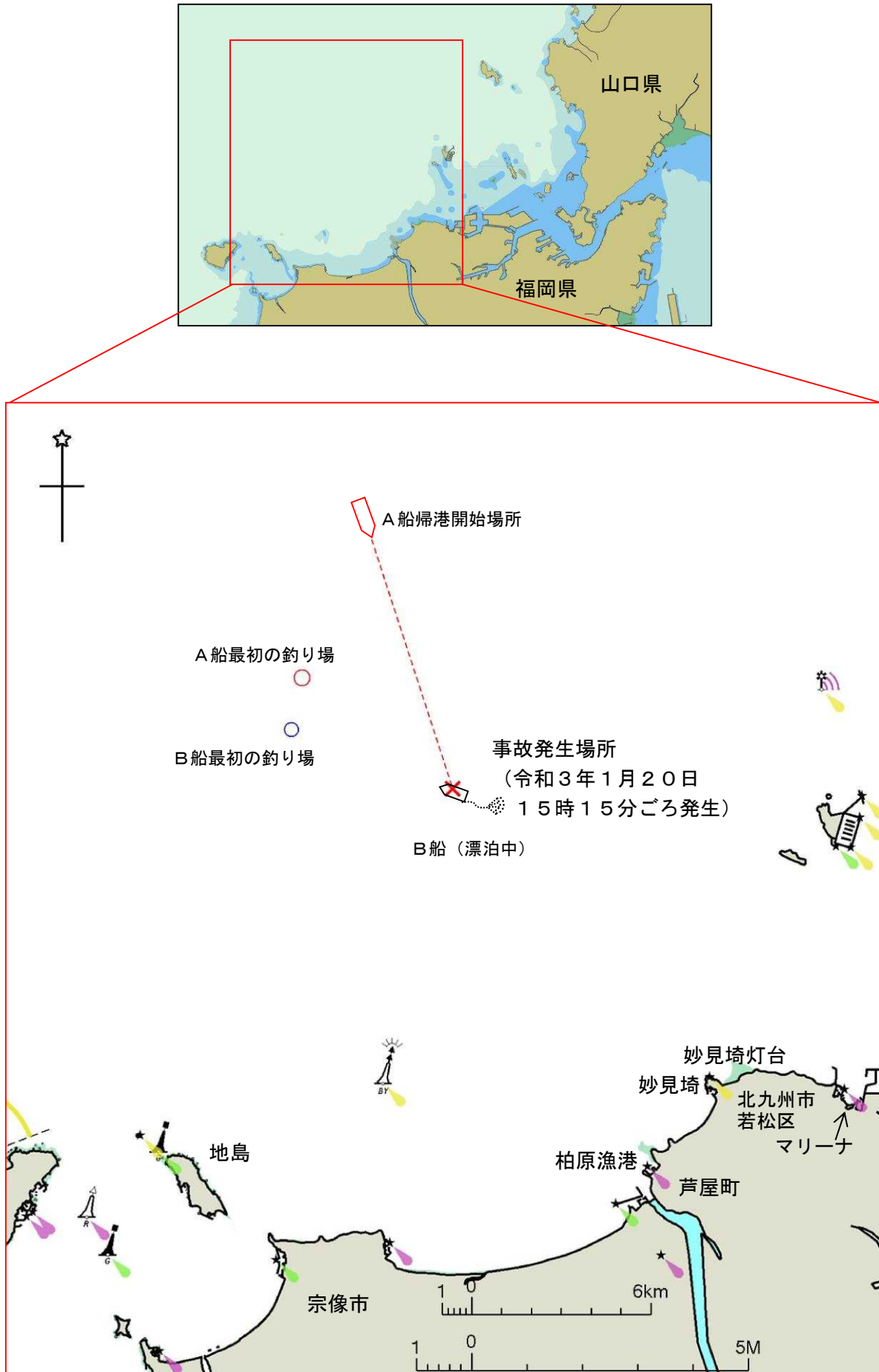


写真1 A船



写真2 B船（平成7年撮影）

