

# 船舶事故調査報告書

令和4年4月20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9月13日 10時40分ごろ
発生場所	福岡県福津市福間漁港西方沖 津屋崎鼻灯台から真方位187° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33°46.0′ 東経130°26.8′）
事故の概要	漁船福栄丸は、東南東進中、また、プレジャーボート哲幸丸は、漂泊中、両船が衝突した。 哲幸丸は、船長及び同乗者が負傷し、左舷船尾部舷縁の擦過傷等を生じ、また、福栄丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月30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 漁船 福栄丸、4.9トン FO3-32751（漁船登録番号）、個人所有 12.10m（Lr）×2.77m×0.88m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成11年4月2日 第290-53735号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 哲幸丸、5トン未満 290-36638福岡、個人所有 3.29m（Lr）×1.25m×0.53m、FRP ガソリン機関（船外機）、3.70kW、平成2年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 82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 昭和50年9月26日 免許証交付日 令和2年3月10日 （令和7年12月19日まで有効） B 船長B 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年1月18日 免許証交付日 令和2年3月9日 （令和8年1月17日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部舷縁に擦過傷、右舷船尾部舷縁に剥離、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、たい1そうごち網漁の目的で、令和3年9月13日07時00分ごろ福岡県新宮町相島北方沖の漁場へ向けて福間漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、操業中に網が破損し、また、東シナ海で迷走していた台風の影響で風も強くなるのではないかと判断して帰港することとし、10時00分ごろ相島北西方沖10M付近から帰途についた。</p> <p>A船は、乗組員2人が後部甲板で陸揚げの目的で網を捌く作業を行い、船長Aが、操舵室内の舵輪の船尾側で左右に渡した板（以下「渡し板」という。）に立って天窓を開けて顔を出し、操舵室の屋根に設置した舵輪を握って手動操舵に当たり、真方位約110°の針路、約9.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東南東進した。</p> <p>船長Aは、10時30分ごろ雨が降り始めた際、前路を確認して航行に影響のある他船を認めず、また、台風の動きを気にして釣りをする船は出港していないのだろうと思い、操舵室内で操船することとし、天窓を閉じて渡し板に腰を掛け、船首が浮上して船首方に死角がある状態で舵輪を握って手動操舵で航行を続けた。</p> <p>本船は、船長Aが、前路で漂泊中のB船に気付かずと同じ針路、速力で航行中、10時40分ごろ衝撃を感じ、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、左舷側にB船を認めてすぐに主機を中立運転としたのち、左回頭してA船をB船に接近させ、B船につかまっていた船長B及び同乗者（以下「同乗者B」という。）の2人を乗組員と共にA船上に引き上げた。</p> <p>船長Aは、A船の右舷側にB船を横抱き状態としたのち、船長Bの要望でB船が発進したレンタルボート店のある砂浜沖までえい航してB船所有者が操船する船にB船を引き渡した後、福間漁港内の係留場所に戻り、要請した救急車に船長B及び同乗者Bを託し、その後、海上保安官や警察官に対応した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、釣りの目的で、福津市津屋崎海岸のレンタルボート店でB船を借り、06時00分ごろ同店のある砂浜沖を発進した。</p> <p>船長Bは、持参した携帯用GPSプロッターを使い、過去に釣果のあった場所の情報を基に釣り場を変えながら釣りをを行い、10時00分ごろ本件発生場所付近の、通称「ノ口瀬」と称する釣り場に至り、船外機を止めて漂泊しながら釣りを始めた。</p>

	<p>船長Bは、10時25分ごろB船の船首が北東方へ向き、同乗者Bが船首寄りに置いたクーラーボックスに腰を掛けて右舷側へ仕掛けを投入した<sup>まき</sup>竿を持って釣りをしていたとき、周囲を確認して他船を認めなかったので落ち着いて釣りができると思い、その後、船尾側に設置の板に腰を掛け、南東方を向いて釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、同乗者Bと共に同じ方向を向いて釣りを続けていたとき、船が波を切る音に気付き、振り返って左舷方に接近するA船を認め、危険を感じてすぐに船外機を始動して約1m前進したものの、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突し、船長Bが発した声でA船の接近に気付いていた同乗者Bと共に衝撃で海中へ投げ出された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、膨張式救命胴衣が作動し、B船につかまっていたところをA船に救助され、その後、118番通報を行い、B船所有者に本事故の発生を連絡してB船を引き渡した後、A船の係留場所へ運ばれて救急車で病院へ搬送され、船長Bが腰椎捻挫、右足挫創及び同乗者Bが腰椎捻挫、左股間接捻挫、左下腿打撲と診断された。 (付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船(修理後) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーの装備はなく、本事故当時、約9.3knの速力で航行中、操舵室の渡し板の中央に腰を掛けた姿勢で船首方を見たとき、船首が浮上して正船首を挟んで左右両舷合わせて約19°の範囲で水平線付近が隠れて死角を生じる状況であった。</p> <p>船長Aは、ふだん、渡し板に立って天窓から顔を出し、操舵室の屋根に設置した舵輪で操舵していたが、本事故当時、雨が降り始めた際、前路を確認したが他船を認めなかったため台風の影響で釣りをする船は出ていないのだろうと思い、その後、操舵室内で操船に当たり、船首方の死角を補った見張りを行っていなかった。</p> <p>B船は、汽笛の装備はなかったが笛などの法定備品が入った籠があり、右舷船尾角に甲板上約2mの高さでピンク色の旗を掲げていた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、ウエストベルト型の膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、周囲を確認した際に他船を認めなかったため頻りに周囲を確認する必要がないと思い、また、同乗者Bと共にカップのフードを被って右舷側を向いて釣りをしており、背後となる左舷側の西北西方から接近するA船に気付くのが遅れたので、釣り中も時々周囲を確認すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、福間漁港西方沖を東南東進中、船長Aが、前路に航行の影</p>

	<p>響となる他船はいないと思い、操舵室内の渡し板に腰を掛けた姿勢で、船首が浮上して船首方に死角がある状態で航行したことから、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、天窓から顔を出して操船中、雨が降り出した際に前路を確認して他船を認めず、台風の影響を考えて釣りに出ている船はいないと考えたことから、前路に航行の影響となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、福間漁港西方沖で漂泊中、船長Bが、頻繁に周囲を確認する必要がないと思い、同乗者Bと共にカッパのフードを被って右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、衝突を回避するための措置を採る時機を失し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、周囲を確認した際に他船を認めなかったもので、頻繁に周囲を確認する必要がないと思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、福間漁港西方沖において、A船が東南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、前路に航行の影響となる他船はいないと思い、操舵室内の渡し板に腰を掛けた姿勢で、船首が浮上して船首方に死角がある状態で航行し、また、船長Bが、頻繁に周囲を確認する必要がないと思い、同乗者Bと共にカッパのフードを被って右舷方を向いて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><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行中、船首が浮上して船首方に死角が生じる場合、天窓から顔を出して前路を確認したり、船首を左右に振ったりなどして死角を補い、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造等の際し、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。</li> <li>・ 航行中に船首方に死角が生じる船舶は、レーダーを装備することが望ましい。</li> <li>・ 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、当分の間は接近する他船がないと思わず、姿勢を変えて周囲の適切な見張りを行い、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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

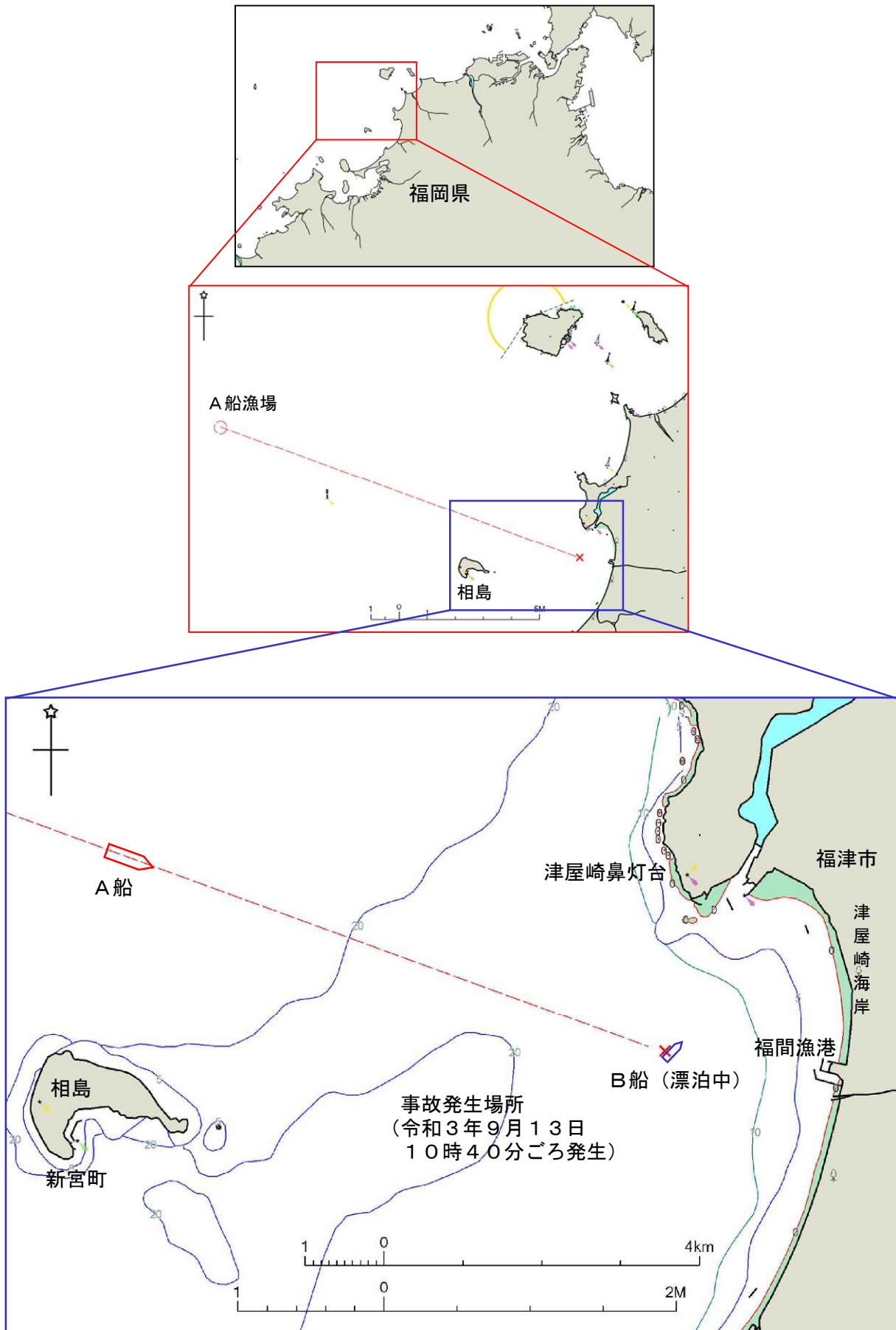


写真1 A船



写真2 B船（修理後）

