

船舶事故調査報告書

令和4年6月15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12日 12時30分ごろ
発生場所	福岡県新宮町相島南方沖 筑前相島港南防波堤灯台から真方位106°750m付近 （概位 北緯33°45.3′ 東経130°22.4′）
事故の概要	漁船大光丸は、東南東進中、また、プレジャーボートじゅん・さばは、船首を西北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 じゅん・さばは、船長及び同乗者2人が負傷し、操舵区画の破損等を生じ、また、大光丸は、左舷船首部外板に亀裂を生じた。
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 大光丸、4.7トン F03-31690（漁船登録番号）、個人所有 11.30m(Lr)×2.90m×0.88m、FRP ディーゼル機関、180kW、平成元年3月29日 第290-62342号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート じゅん・さば、5トン未満（長さ5.76m） 290-54148福岡、個人所有 5.76m(Lr)×2.13m×1.02m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.1kW、平成12年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 68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51年4月23日 免許証交付日 平成29年4月7日 （令和4年7月30日まで有効） B 船長B 52歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年2月22日 免許証交付日 令和3年1月25日 （令和8年2月21日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 3人（船長及び同乗者2人）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部外板に亀裂</p> <p>B 操舵区画に破損、左舷外板に破口及び亀裂</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、たい1そうごち網漁の目的で、令和3年9月12日12時25分ごろ相島東南東方沖の漁場に向けて新宮町相島漁港の係留場所を出発した。（写真1参照）</p> <div data-bbox="662 616 1332 1108" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、操舵室内の踏み台の右舷側に立ち、左手で舵輪、右手でスロットルレバー及びクラッチレバーを操作し、GPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たり、相島漁港の防波堤間を通過した後、約9.5ノットの対地速力でA船を東南東進させた。</p> <p>船長Aは、漁場に向けて東南東進を開始後、目視で周囲を確認した際、右舷船首方に漂泊中の2隻の小型船舶を認めたものの、船首方に他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、その後、雨カッパのズボンを履く目的で、踏み台から降り、操舵室後方の扉から身体を同室外に出して後方を向いた状態で同ズボンを履きながら同じ針路及び速力で航行を続けた。（写真2参照）</p>



写真2 船長Aの雨カッパのズボンを履く状況（再現）

船長Aは、12時30分ごろ突然衝撃音と衝撃を感じたので、左舷側を見たところ、B船及び海面上に浮いていたB船の同乗者1人（以下「同乗者B」という。）を認め、A船がB船と衝突したことに気づき、直ちに機関を中立運転としてA船を停止させた後、携帯電話で所属の漁業協同組合の担当者に本事故の発生を連絡した。

連絡を受けた漁業協同組合の担当者は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

船長Aは、落水した同乗者BがB船上に救助されたことを確認した後、A船をB船に接近させた。

船長Aは、船長Bほか2人の負傷状況の確認を行ったところ、同乗者Bが身体に痛みを訴えていたので、漁業協同組合所属の小型船舶で駆けつけた同組合の担当者が救急車を要請し、同乗者Bを同小型船舶で新宮町新宮漁港まで運んでもらうこととした。

船長Aは、船長BからB船のえい航を依頼され、B船を福岡県福津市津屋崎漁港にえい航した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B及び知人1人を乗せ、釣りの目的で、08時30分ごろ相島周辺の釣り場に向け、津屋崎漁港の係留場所を出発した。（写真3参照）



写真3 B船

船長Bは、08時50分ごろ相島南方沖の釣り場に着いた後、相島の周りを反時計周りで移動しながら釣りをを行い、12時20分ごろ再び相島南方沖の釣り場に至って船外機を中立運転として船首を西北西方に向けて漂泊を始めた。

船長Bは、同乗者Bが船首部で右舷方を、知人が左舷船尾部で左舷方をそれぞれ向いて釣りを始める中、右舷船尾部に立って船首方を向いていたところ、相島漁港の防波堤間から出航して来たA船を船首方に認めた。(図1参照)

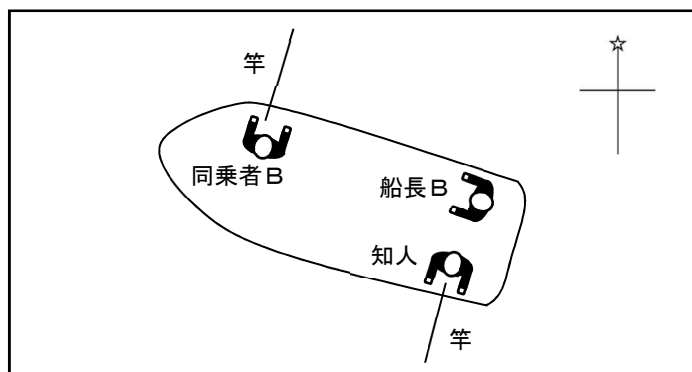


図1 船長B、同乗者B及び知人の位置

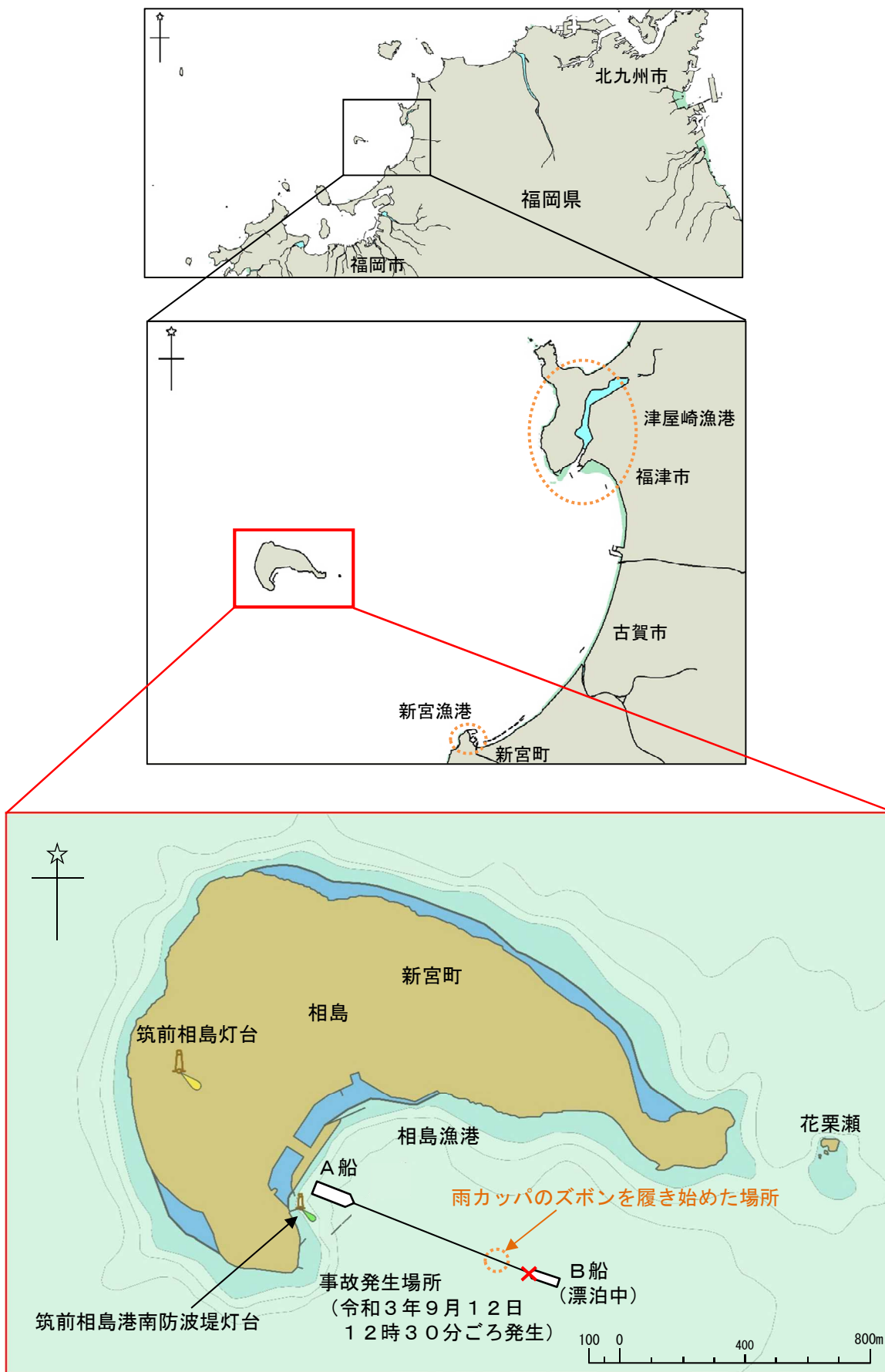
船長Bは、A船がB船に向かって真っ直ぐ接近するものの、ふだん釣り場では航行する他船が漂泊中のB船を避けていたので、いずれA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、A船の動静を見ながら漂泊を続けた。

船長Bは、A船が避ける様子がなく、B船に向かって更に接近するので、A船がB船に気付いていないのではないかと思い、A船に向かって両手を振りながら大声で叫んだものの、A船の船首部とB船の

	<p>船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、A船との衝突の衝撃により、船長B及び知人が甲板上で転倒し、同乗者Bが右舷側から海に投げ出された。</p> <p>船長Bは、B船を旋回させて同乗者Bに接近させ、知人と協力して同乗者BをB船上に引き上げた後、B船をA船に接近させて同乗者Bを病院に搬送してもらうよう依頼した。</p> <p>同乗者Bは、漁業協同組合の小型船舶で新宮漁港に運ばれた後、救急車で福岡市内の病院に搬送され、右肩関節捻挫等と診断された。</p> <p>船長B及び知人は、B船に乗船したままA船にえい航されて津屋崎漁港に戻った後、知人が運転する自家用車で同乗者Bが搬送された病院に向かい診察を受けたところ、船長Bが胸椎捻挫等及び知人が腰椎捻挫等とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船長Aが操舵室内の踏み台に立った状態では船首方に操船の支障となる死角は生じていなかった。</p> <p>船長Aは、A船にレーダーを装備し、日頃からレーダー画面を見ながら操船していたものの、本事故当時、レーダーを作動させることを失念していた。</p> <p>船長Aは、日頃から操業時には雨カッパのズボンを履くようにしており、航行中に雨カッパのズボンを履くことが多かった。</p> <p>船長Aは、漁場に向けて東南東進を開始後、目視で周囲を確認した際、船体の高さが低いB船が船首をA船に向けた状態で漂泊していたので、B船の船体が視認しづらく、B船に気付かなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>B船は、有効な音響信号器具として笛1個を物入れに備えていた。</p> <p>本事故当時、船長B、同乗者B及び知人は、いずれもウエストベルト型の自動膨張式救命胴衣を着用していた。</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、相島南方沖を東南東進中、船長Aが、右舷船首方に小型船舶2隻を認めたものの、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、後方を向いた状態で雨カッパのズボンを履きながら同じ針路及び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、漁場に向けて東南東進を開始後、目視で周囲を確認したものの、船首方に他船を見掛けず、後方を向いた状態で雨カッパのズボンを履きながら航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、船体の高さが低いB船が船首をA船に向けた状態で漂泊しており、B船の船体が視認しづらかったことから、目視で周囲を確認した際、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、相島南方沖で船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Bが、接近するA船を認めた際、いずれA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、漂泊を続けたことから、更に接近するA船に向かって両手を振りながら大声で叫んだものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん釣り場では航行する他船が漂泊中のB船を避けていたことから、いずれA船が漂泊中のB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、相島南方沖において、A船が東南東進中、B船が船首を西北西方に向けて漂泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、後方を向いた状態で雨カッパのズボンを履きながら同じ針路及び速力で航行を続けたため、前路で漂泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、接近するA船を認めた際、いずれA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、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、目視で周囲を確認する際、船体の高さが低い小型船舶を見落とすことがないように、十分な注意を払い、レーダーを装備している場合は、有効に活用して見張りを行うこと。 ・ 船長は、航行中、目視で認めた船舶以外に前路に航行の支障となる他船はいないと思わず、また、後方を向いて他の作業を行うことをせず、常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、漂泊中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、必要に応じて有効な音響信号による注意喚起を行い、更に接近して来る場合、船外機を始動して船体を前後に移動させるなど、余裕のある時機に衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図



(一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用)