


船舶事故調査報告書

令和4年7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10月24日 15時05分ごろ
発生場所	福岡県北九州市妙見崎北北東方沖 妙見崎灯台から真方位020° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 59.9′ 東経130° 42.6′）
事故の概要	漁船 ^{かいせい} 海征丸は、南南東進中、また、プレジャーボートアルテミスは、船首を北北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 海征丸は、左舷船首部外板に破口を生じ、また、アルテミスは、船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年11月9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 海征丸、5.86トン FO2-5823（漁船登録番号）、個人所有 11.95m（Lr）×2.57m×0.82m、FRP ディーゼル機関、264.8kW、昭和54年12月15日 第290-17471号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート アルテミス、2.6トン 290-61084福岡、個人所有 6.67m（Lr）×2.52m×1.27m、FRP ガソリン機関（船外機）、99.3kW、平成21年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 80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9日 免許証交付日 令和2年9月8日 （令和8年3月27日まで有効） B 船長B 44歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年8月6日 免許証交付日 平成30年2月19日 （令和5年8月6日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に破口 B 船首部外板に亀裂を伴う破口、船首部スタンションに曲損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2～5、視界 良好 海象：波高 約0.1～0.4m、潮流 微弱な西流</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか甲板員2人（以下「甲板員A₁」、「甲板員A₂」という。）が乗り組み、刺し網漁の漁網を設置する目的で、令和3年10月24日11時30分ごろ、北九州市脇田漁港を出港し、同市白島北西方沖の漁場に向かった。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>A船は、12時10分ごろ漁場に到着して漁網を設置し、14時45分ごろ帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、甲板員A₁が船尾甲板の右舷舷縁に腰を掛けて下を向いて用具の後片付け作業等を行い、甲板員A₂が船尾甲板で船尾方を向いて座って休息し、約8～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進した。</p> <p>船長Aは、15時02分ごろ、正船首のやや左舷方約800mにB船を認め、動いているように見えなかったので漂泊中と判断し、B船を左舷方に見て通過できると思い、同じ針路のまま南南東進を続けた。</p> <p>船長Aは、しばらくして、エンジン音の変化に気付き、違和感を覚えたので、要因を調べる目的で、操舵室前面下部の主機回転計の値の変化を見続けていたところ、15時05分ごろ、突然衝撃を感じて周囲を見回し、A船の左舷方至近にB船を認めてA船とB船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船をB船に接近させて停止した後、甲板員A₁にB船の損傷及び負傷状況を確認させた。</p> <p>甲板員A₁は、B船に負傷者がなく自力航行が可能であることを確</p>

認した後、停止したA船のプロペラから延びているロープを認め、A船のプロペラにロープが絡まったことによりエンジン音の変化が生じていたことを知り、船長Aに報告するとともに、船長BにA船のプロペラに絡まったロープを取り外してから帰港する旨を伝えた。

A船は、甲板員A₁が船尾甲板下にあるプロペラ点検用ののぞき窓からプロペラに絡まったロープを外した後、船長Aが操船して自力航行により脇田漁港に帰港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、釣りの目的で、08時00分ごろ、脇田漁港内のマリーナを出発し、白島南西方沖の釣り場に向かった。(写真2参照)



船首部の損傷

写真2 B船(修理前)

B船は、08時20分ごろ釣り場に到着し、その後、白島北西方沖及び西方沖へと釣り場を移動しながら釣りをを行い、14時50分ごろ、再び白島南西方沖の釣り場に戻り、船首を北北西方に向けて船外機を中立運転とし、東南東風を右舷方から受ける状態で漂泊を開始した。

船長Bは、右舷中央部に立って右舷方を向き、また、友人は、船尾部に立って船尾方を向き、それぞれ釣りを始めた。(写真3参照)

船長B



写真3 船長Bの釣りの状況（再現）

船長Bは、15時03分ごろ、左舷船首方にA船を視認し、A船の船首がB船の左舷方（西側）に向いていたので、A船がB船の左舷方を通過すると判断した。

船長Bは、その後、いかを釣り上げ、いかが操舵室の右舷前部等に墨を吐いたので、船尾部に移動していかを置いた後、操舵室の右舷前部に移動して墨を拭こうとしたところ、船首方至近に迫ったA船に気付いた。

船長Bは、衝突の危険を感じ、A船に向かって大声で叫び、船体を動かそうとして操舵室に戻ろうとしたものの、間に合わず、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突したのを認めた。

B船は、船長Bが携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、自力航行により脇田漁港内のマリーナに帰港した。

（付図1 事故発生経過概略図、付表1 B船のGPS記録（抜粋）参照）

その他の事項

船長Aは、本事故当時、視界が良かったので、レーダーを使用していなかった。

船長Aは、本事故当時、視線を操舵室前面下部の主機回転計に向けていたので、B船と衝突する状況となったことに気付かなかったと本事故後に思った。

船長Aは、エンジン音の変化に気づき、違和感を覚えたときに、A船を停止させて要因を調べれば良かったと本事故後に思った。

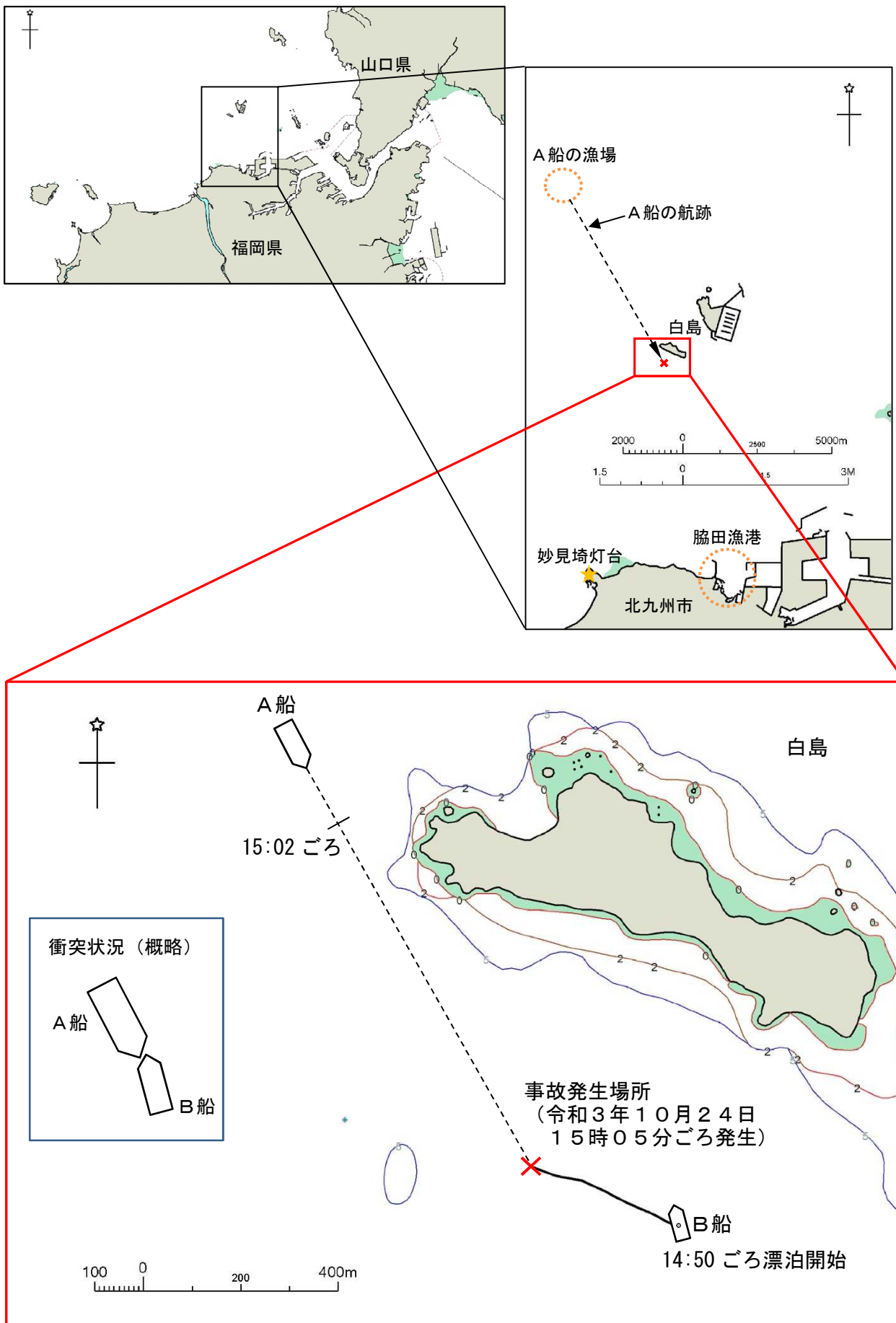
B船は、操舵室上方にレーダー反射器を設置し、非常時に使用する目的で第1個を操縦席右舷側壁面の籠に備えていた。

船長Bは、本事故当時、A船から目を離して釣りをしていたので、A船と衝突する状況となったことに気付くのが遅れたと本事故後に思った。

	<p>「操船通論」(本田啓之輔著、平成20年6月28日八訂版株式会社成山堂書店発行)によれば、次のとおりである。</p> <p>風を受けた船の横流れ速度は、船の停止中が最も大きく、船速が増すにつれて次第に減少する。</p> <p>B船は、GPS記録によれば、漂泊開始(14時50分ごろ)から衝突(15時05分ごろ)に至るまでの間に、西北西方へ約300m移動していた。</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、白島南西方沖を南南東進中、東南東風により停止中のB船の西北西方への横流れ速度が南南東進中のA船の横流れ速度を上回っている状況下、船長Aが、B船を視認した後、操舵室前面下部の主機回転計の値の変化を見ることに意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けていたことから、A船がB船に向かう態勢となったことに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船のプロペラにロープが絡まり、A船のエンジン音が変わったことから、エンジン音が変わった要因を調べる目的で、操舵室前面下部の主機回転計の値の変化を見ることに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、白島南西方沖で船首を北北西方に向けて漂泊中、東南東風により停止中のB船の西北西方への横流れ速度が南南東進中のA船の横流れ速度を上回っている状況下、船長Bが、A船を視認した後、A船から目を離して釣りに意識を集中していたことから、A船がB船に向かう態勢となったことに気付くのが遅れ、衝突を回避するための措置を採ることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、A船の船首がB船の左舷方(西側)に向いていたことから、B船の左舷側を通過すると判断し、A船から目を離して釣りに意識を集中していたものと考えられる。</p> <p>B船は、約15分間に西北西方に約300m移動していたことから、風潮流により、西北西方に約0.6knの速力で移動していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、白島南西方沖において、A船が南南東進中、B船が船首を北北西方に向けて漂泊中、東南東風により停止中のB船の西北西方への横流れ速度が南南東進中のA船の横流れ速度を上回っている状況下、船長Aが、操舵室前面下部の主機回転計の値の変化を見ることに意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船から目を離して釣りに意識を集中していたため、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、停止中の船舶の風による横流れ速度が航行中の船舶の横流れ速度を上回る状況に留意し、航行中及び漂流中に関わらず、自船へ接近する他船を認めた際には、安全に通過するまで他船に対する見張りを継続すること。・ 船長は、航行中、機関音の変化などの異常を認めた場合、要因の調査を行おうとして周囲の見張りが不十分とならないよう、船舶を停止させてから原因を調査すること。・ 船長は、漂流中であっても、釣りなどの見張り業務以外のことだけに意識を向けることなく、常時周囲の適切な見張りを行うこと。
--------------	--

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 B船のGPS記録（抜粋）

記録間隔	船位※	
	北緯 (° -′)	東経 (° -′)
漂泊開始	33-59.827	130-42.818
以降50m移動毎	33-59.840	130-42.788
	33-59.851	130-42.757
	33-59.864	130-42.727
	33-59.876	130-42.696
	33-59.881	130-42.662
衝突	33-59.891	130-42.630

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。