

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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4年5月18日 12時35分ごろ
発生場所	福岡県福岡市志賀島弘漁港西方沖 弘港西防波堤灯台から真方位266°420m付近 (概位 北緯33°40.0′ 東経130°17.1′)
事故の概要	遊漁船Peachは、南南東進中、また、プレジャーボート源福丸は、 漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月27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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 遊漁船 Peach、5トン未満（長さ9.94m） 244-17393長崎、個人所有 B プレジャーボート 源福丸、3.6トン FO3-33783（漁船登録番号）、個人所有 第273-6478号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 3人（船長及び同乗者2人）
損傷	A 船首部外板に擦過傷並びに手すり及び手すり取付部床材に破損 B 右舷中央部外板に亀裂を伴う擦過傷及び操舵室右舷側に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁を終えて福岡市博多港に帰港する目的で、船長Aが操舵室右舷側で椅子に腰を掛けて操船に当たり、約16ノットの対地速力で船首浮上により船首方に左右約10° ずつの死角が生じた状態で、志賀島北方を西進していた。 船長Aは、もうすぐ西進を終えて慣れた海域である志賀島西方を南南東進する予定なので、ふだんどおり節電しようと思い、レーダーの電源を切り、目視のみで見張りを行いながら、西進を続けた。 A船は、志賀島北西方約1海里に所在する浅所（シタエ曾根）を示すシタエ曾根灯浮標（西方位標識、標識の西側が可航水域であることを示す標識）の北方至近を通過した後、船長Aが針路を左方に転じ、同灯浮標西方至近から南南東進を開始した。 船長Aは、目視のみで見張りを行いながら南南東進を続けていたところ、A船が海面に浮遊していた丸太を乗り越えたような衝撃を感じ

	<p>たので機関を停止し、その直後、左舷側至近にB船を認め、A船とB船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、南南東進を開始する目的で左転中、左舷方のシタエ曾根灯浮標に接近し過ぎないようにする目的で、A船と同灯浮標との距離を看視することに意識を向けていたので、南南東方に漂泊中のB船の存在に気付かなかつたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、南南東進を開始した後、B船が死角に入って見えず、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い込んでいたが、時々減速して死角を解消しながら航行すればよかつたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、定置網の近くで、船首を南西方に向けて機関を停止し、船長B及び同乗者2人が釣りを行いながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、B船が風潮流に圧流されて定置網に接近したので、そろそろ移動しようと思い、周囲を見回したところ、右舷船尾方400～500m付近にB船に向けて航行するA船を認め、定置網の所有者が定置網に近づき過ぎたことを注意する目的でA船に乗って接近しており、A船がB船の近くで停止するものと思い、A船の動静を見ながら漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が針路及び速力を変える様子がなく接近するので衝突の危険を感じ、機関を始動し、左舵一杯としたものの、間に合わず、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突するのを認めた。</p> <p>B船の同乗者の1人は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、後日、福岡市内の病院を受診し、頸椎捻挫等と診断された。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、船首浮上による死角が生じた状態で南南東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、目視のみで見張りを行い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、南南東進を開始する際、A船と左舷方のシタエ曾根灯浮標との距離を看視することに意識を向け、南南東方に漂泊中のB船の存在に気付かず、また、南南東進を開始した後、B船が死角に入って見えなかつたことから、前路に航行の支障となる船舶はいないと思つたものと考えられる。</p> <p>B船は、定置網の近くで船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、A船を認めた際、定置網の所有者が定置網に近づき過ぎたことを注意する目的でA船に乗って接近しており、A船がB船の近くで停止するものと思い、A船の動静を見ながら漂泊を続けたことから、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、接近するA船を認めた際、B船が定置網の近くにいたことから、定置網の所有者が定置網に近づき過ぎたことを注意する目的</p>

	<p>でA船に乗って接近しており、A船がB船の近くで停止するものと思っただものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が船首浮上による死角が生じた状態で南南東進中、B船が定置網の近くで漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、目視のみで見張りをを行いながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船を認めた後、A船がB船の近くで停止するものと思ひ、漂流を続けたため、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"> <li>・ 船長は、船首浮上による死角が生じた状態で航行中、前路に航行の支障となる船舶はいないと思わず、船首を左右に振ったり、減速して船首浮上による死角を解消したりするなど、死角を補う見張りをを行うこと。</li> <li>・ 船長は、慣れた海域であっても、目視のみに頼ることなくレーダーを適切に使用して見張りをを行うこと。</li> <li>・ 船長は、漂流中、接近する他船を認めた場合、他船が停止するなどの予断を持たず、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>