

## 船舶事故調査報告書

令和5年9月1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10月27日 10時55分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港 志賀島港沖防波堤西灯台から真方位168°1,290m付近 (概位 北緯33°38.8′ 東経130°18.9′)
事故の概要	プレジャーヨットHokulea IIは、帆走により北東進中、また、漁船ふじ義丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年11月9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 プレジャーヨット Hokulea II、6.6トン 235-43405 福岡、株式会社経保プランニング B 漁船 ふじ義丸、4.4トン FO3-32216（漁船登録番号）、個人所有 第290-59169号（船舶検査済票番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A 軽傷 2人（同乗者） B なし
損傷	A 左舷船首部ハンドレール及びマストの支柱に曲損、船首部甲板に亀裂 B 船首部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、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	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、クルージングの目的で福岡県能古島北東方沖において帆走により約0.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進していた。 船長Aは、左舷方に南東進して接近するB船を認め、動力船であるB船が帆走中のA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、B船が針路及び速力を変える様子がなく接近したので衝突の危険を感じ、同乗者と共に大声で叫び、右舵を取ったものの間に合わず、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、同乗者の負傷状況及びA船の損傷状況を確認した後、船長Bに負傷した同乗者1人の搬送を依頼するとともに、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、自力で定係地に帰港した。 搬送されたA船の同乗者は、胸部打撲と診断され、もう1人の同乗者は歯に欠損を生じた。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、操業を終え、船長Bが操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、手動操舵により約14knの速力で南東進していた。</p> <p>船長Bは、あまり見掛けたことがない旅客船が左舷船首方の博多港中央航路から出航してきたので、同旅客船を見ながら航行していたところ、突然衝撃を感じ、至近にA船を認めてB船とA船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、B船をA船に接近させ、船長Aに乗船者の負傷状況及びA船の損傷状況を確認し、B船にA船の同乗者1人を移乗させて博多港に帰港した。</p> <p>船長Bは、左舷船首方から出航してきた旅客船に気を取られていたが、レーダー映像等を見たり、前方を見たりすれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、帆走により北東進中、船長Aが、左舷方から接近するB船を認めた際、南東進中のB船が帆走中のA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、針路及び速力を変えずに接近してきたB船に危険を感じて右舵を取ったものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、左舷船首方の旅客船に気を取られて同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船首方を帆走中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が帆走により北東進中、B船が南東進中、船長Aが、B船が帆走中のA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、左舷船首方の旅客船に気を取られ、同じ針路及び速力で航行を続けたため、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、帆走中においても、航行中の他船が接近する場合には、他船が避けてくれると思わず、余裕のある時機に必要なに応じて機関を使用するなどし、衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、航行中、特定の船舶を見ることのみ気を取られることなく、常に周囲の状況を確認するなど、適切な見張りを行うこと。</li> </ul>