

船舶事故調査報告書

令和5年12月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年6月3日 15時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市 <small>おろの</small> 小呂島東方沖 小呂島港西2号防波堤灯台から真方位105° 4.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 50.6′ 東経130° 06.9′）
事故の概要	漁船 <small>しんせい</small> 新生丸は、南進中、また、漁船 <small>しんえい</small> 伸栄丸は、船首を東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 新生丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、伸栄丸は、左舷外板に破口及び亀裂、船尾部甲板のオーニング支柱に曲損を生じた。
事故調査の経過	令和4年6月15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 新生丸、14.72トン FO2-5824（漁船登録番号）、個人所有 14.80m（Lr）×3.27m×1.29m、FRP ディーゼル機関、389kW、昭和55年1月10日 第290-65751号（船舶検査済票の番号） B 漁船 伸栄丸、7.9トン FO2-6510（漁船登録番号）、個人所有 14.50m（Lr）×3.30m×1.03m、FRP ディーゼル機関、281kW、平成13年4月28日
乗組員等に関する情報	A 船長A 58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 平成元年1月19日 免許証交付日 平成30年2月26日 （令和6年1月18日まで有効） B 船長B 51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 平成元年1月19日 免許証交付日 平成30年2月16日 （令和6年1月18日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷外板に破口及び亀裂、船尾部甲板のオーニング支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、2そうごち網漁を行う目的で、令和4年6月3日02時30分ごろ福岡県糸島市野北漁港を出港し、04時00分ごろから小呂島北方沖の漁場で僚船と共に操業を開始した。</p> <p>A船は、操業を繰り返し行い、小呂島東方沖で操業を終えた後、船長Aが、船首を南方に向けて自動操舵とし、帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、レンジを1.5Mに設定したレーダー及び目視で周囲を確認し、前路に他船はいないものと思い、後部甲板の右舷側に移動して操業に使用するロープの片付け作業を始め、時折周囲を見渡ししながら、約11～12ノットの速力（対地速力、以下同じ。）でA船を航行させていた。</p> <p>船長Aは、引き続き後部甲板で作業中、A船の後方150～200m付近を後続していた僚船の船長から、漁業無線によりA船の前方に船がいるので注意するようにとの連絡を受け、後部甲板から操舵室に移動して左右に体を移動させながら前方を確認するとともに、レーダー画面を見た。</p> <p>船長Aは、レーダーと目視の両方で正船首方に他船を確認できず、右舷船首方にA船から離れていく船1隻を認めたので、僚船が注意するように連絡してきた対象の船はA船の前方を横切って右舷船首方に通過したので危険はないものと思い、後部甲板での作業に戻ろうとして船尾方を向いたとき、15時50分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、B船との衝突に気付いて、後進してB船から離れ、再びB船に寄せてB船の乗船者の安否と損傷状況を確認した後、僚船と共にB船を両舷から横抱きして帰航を開始し、18時12分ごろ糸島市福吉漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、1そうごち網漁の目的で、小呂島東方沖の漁場に向けて、04時30分ごろ福吉漁港を出港した。</p> <p>B船は、05時30分ごろ漁場に到着して操業を繰り返し行い、船長Bが、周囲を一見したところ他船が見当たらなかったため、B船に接近する危険な他船はいないものと思い、15時40分ごろ船首を東方に向けて主機を中立運転とし、漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室から出て、他の乗組員と共に前部甲板で揚網作業に従事し、魚の取り込みと選別作業を行っていたとき、左舷正横方から接近するA船を10～15mの距離に認めたが、どうすることもできず、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p>

	<p>船長Bは、乗組員2人の無事とB船の損傷状況を確認し、漁業無線で、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Bが所属する漁業協同組合の担当者は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 A船操舵室からの前方見通し状況、写真4 A船後部甲板からの前方見通し状況(左舷)、写真5 A船後部甲板からの前方見通し状況(右舷) 参照)</p>									
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、航行中、船首が浮上し、正船首方に死角が生じるので、ふだん、船長Aは船首を振って死角を補っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんレーダーを1.5Mに設定しており、レンジを切り替えることをしていなかった。</p> <p>船長Aの操業日誌の記録によると、帰航開始場所及び衝突場所は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="708 824 1267 1021"> <tr> <td data-bbox="708 824 884 920"></td> <td data-bbox="884 824 1075 920">北緯 (-° -')</td> <td data-bbox="1075 824 1267 920">東経 (-° -')</td> </tr> <tr> <td data-bbox="708 920 884 972">帰航開始</td> <td data-bbox="884 920 1075 972">33-52.8</td> <td data-bbox="1075 920 1267 972">130-07.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="708 972 884 1021">衝突</td> <td data-bbox="884 972 1075 1021">33-50.6</td> <td data-bbox="1075 972 1267 1021">130-06.9</td> </tr> </table> <p>船長Aは、僚船の船長から、漁業無線により、A船の前方にいる船に注意するようにとの連絡を受けて、後部甲板から操舵室に移動して前方を確認するとともに、レーダー画面を見たものの、B船が浮上した船首の死角に入り、レーダーの船首輝線がB船の映像と重なっていたので、B船に気付かなかったのではないかと、本事故後に思った。</p>		北緯 (-° -')	東経 (-° -')	帰航開始	33-52.8	130-07.2	衝突	33-50.6	130-06.9
	北緯 (-° -')	東経 (-° -')								
帰航開始	33-52.8	130-07.2								
衝突	33-50.6	130-06.9								
<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、小呂島東方沖を南進中、船長Aが、帰航開始時にレーダー及び目視で周囲を確認し、前路に他船はいないものと思い、後部甲板の右舷側でロープの片付け作業をしながら、同じ針路で航行を続けたことから、前路で漂泊しているB船に気付かずにB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーのレンジを1.5Mに設定しており、帰航開始場所から衝突場所までの距離を推算した結果2.21Mとなることから、帰航を開始した際、レーダー画面を見て、B船に気付かなかった可能性があるものと考えられる。</p> <p>船長Aは、僚船の船長から、漁業無線により、A船の前方にいる船に注意するようにとの連絡を受けて、後部甲板から操舵室に移動して前方を確認するとともに、レーダー画面を見たものの、B船が浮上した船首の死角に入り、レーダーの船首輝線がB船の映像と重なっていた</p>									

	<p>たことから、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、小呂島東方沖で船首を東方に向けて漂流中、船長Bが、周囲を一見して他船を見掛けず、B船に接近する他船はいないものと思い、前部甲板で揚網作業をしながら漂流を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、小呂島東方沖において、A船が南進中、B船が船首を東方に向けて漂流中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、後部甲板の右舷側でロープの片付け作業をしながら同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、B船に接近する他船はいないものと思い、前部甲板で揚網作業をしながら漂流を続けたため、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"> ・ 船長は、航行中、操船に専念し、船首死角がある場合、船首を左右に振るなどして、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、レーダーのレンジを適宜切り替えたり輝度等を適切にしたりするなど調整し、他船の早期発見に努めること。 ・ 船長は、僚船から衝突等の危険が迫っていることを注意喚起する連絡を受けた場合、僚船とコミュニケーションを取り、注意喚起の対象を確認し、危険の回避に努めること。 ・ 漂流している船舶の船長は、自船の全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

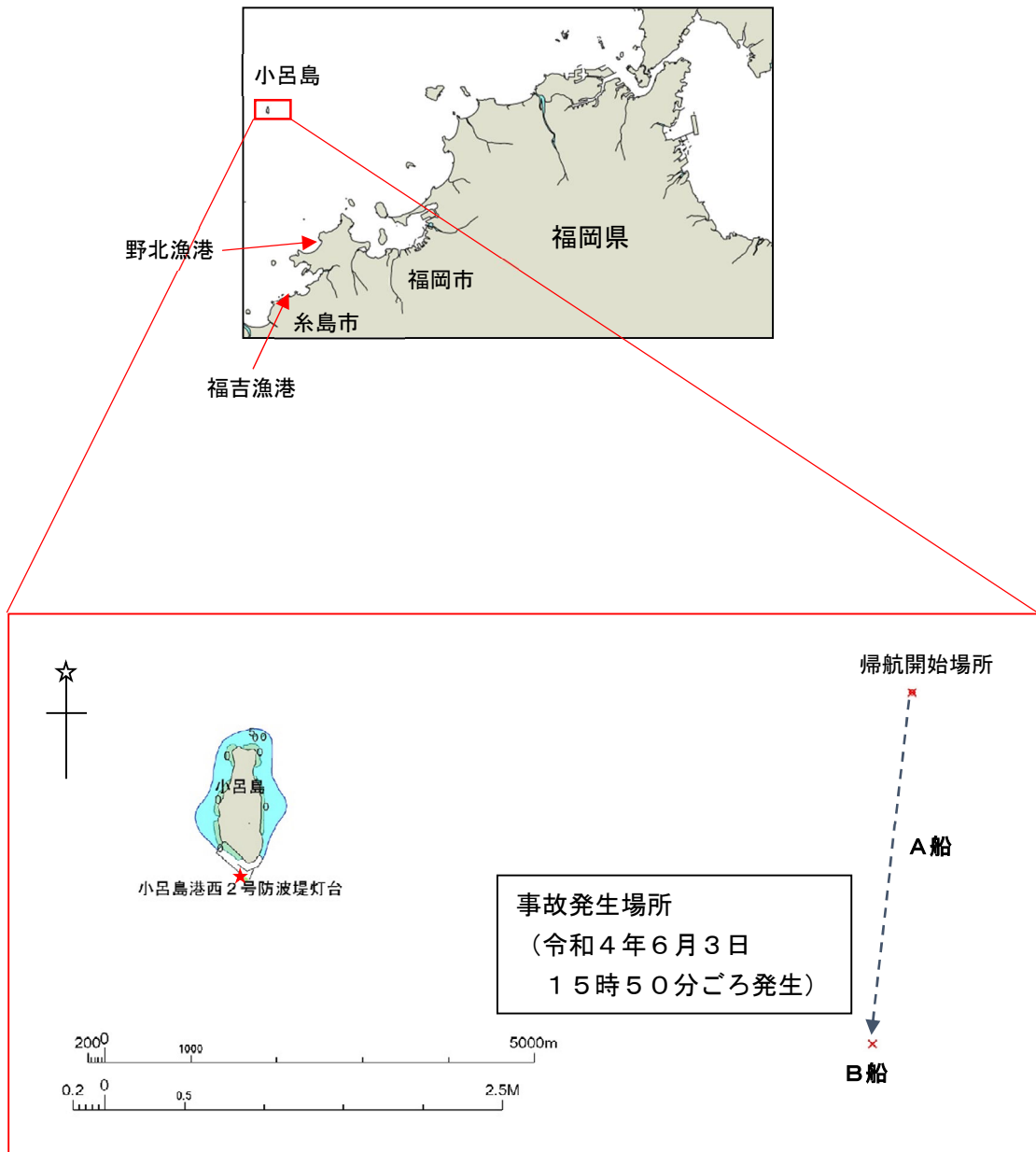


写真1 A船



写真2 B船



衝突箇所

写真3 A船操舵室からの前方見通し状況



写真4 A船後部甲板からの前方見通し状況（左舷）



写真5 A船後部甲板からの前方見通し状況（右舷）

