

## 船舶事故調査報告書

令和8年4月8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 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年7月15日 00時00分頃
発生場所	福岡県福岡市西戸崎 <sup>さいと</sup> 東方沖 博多港 <sup>は</sup> 端島灯台から真方位075° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 39.1′ 東経130° 22.5′）
事故の概要	遊漁船なら丸は、北東進中、錨泊中の土運船 <sup>カマ</sup> KT-1502に衝突した。 なら丸は、甲板員及び釣り客2人が負傷し、船首部外板の破損等を生じ、また、KT-1502は、右舷中央部に凹損を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月22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 遊漁船 なら丸、13トン 290-66852福岡、有限会社イトエン 19.26m (Lr) × 3.48m × 1.33m、FRP ディーゼル機関（船内機）、569kW、令和3年10月 B 土運船 KT-1502、積載トン数 2,720トン なし、海洋開発興業株式会社 62.00m × 15.00m × 5.00m、鋼 機関なし
乗組員等に関する情報	A 船長 48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21年1月6日 免許証交付日 令和6年3月27日 （令和11年4月7日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（甲板員）、軽傷 2人（釣り客） B なし
損傷	A 船首部外板に圧損 B 右舷中央部に凹損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風速 約3m/s、視程 約50m 海象：波高 約0.5m 福岡市には、7月13日18時02分大雨注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

## 事故の経過

A船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、釣り客8人を乗せ、令和6年7月14日18時00分頃、福岡県福岡市博多港アイランドシティ所在の係留地を出航した。(写真1参照)



写真1 A船 (船長提供)

船長は、玄界島北北西方約7Mの浅瀬付近で19時00分頃から遊漁した後、雨が強くなってきたので遊漁を終え、23時00分頃に帰航を開始した。

A船は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長がGPSプロッター画面上の出航時に通った自船の航跡を辿りながら、約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で博多港に向かった。

船長は、23時40分頃、博多港中央航路入口付近で雨が激しくなり視界が悪化してきたので、A船を約13knに減速させ、レーダーを0.75M表示に切り替え、甲板員を操舵室内で目視による船首方の見張りに当たさせた。

船長は、レーダーを0.75M表示に切り替えた際、ゲイン等の調整を行ったものの、激しい雨の反射によってB船の映像を確認することができなかった。

A船は、博多港中央航路から同港東航路を航行し、更に雨が激しくなり視程が約50mまで悪化した中、西戸崎南方で東航路を出て、アイランドシティ北側の水路に向けて北東進した。

船長は、15日00時00分頃、西戸崎東北東方約1,500mの地点で、船首方至近に錨泊しているB船に気付いたものの、どうすることもできず、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

(図1 参照)

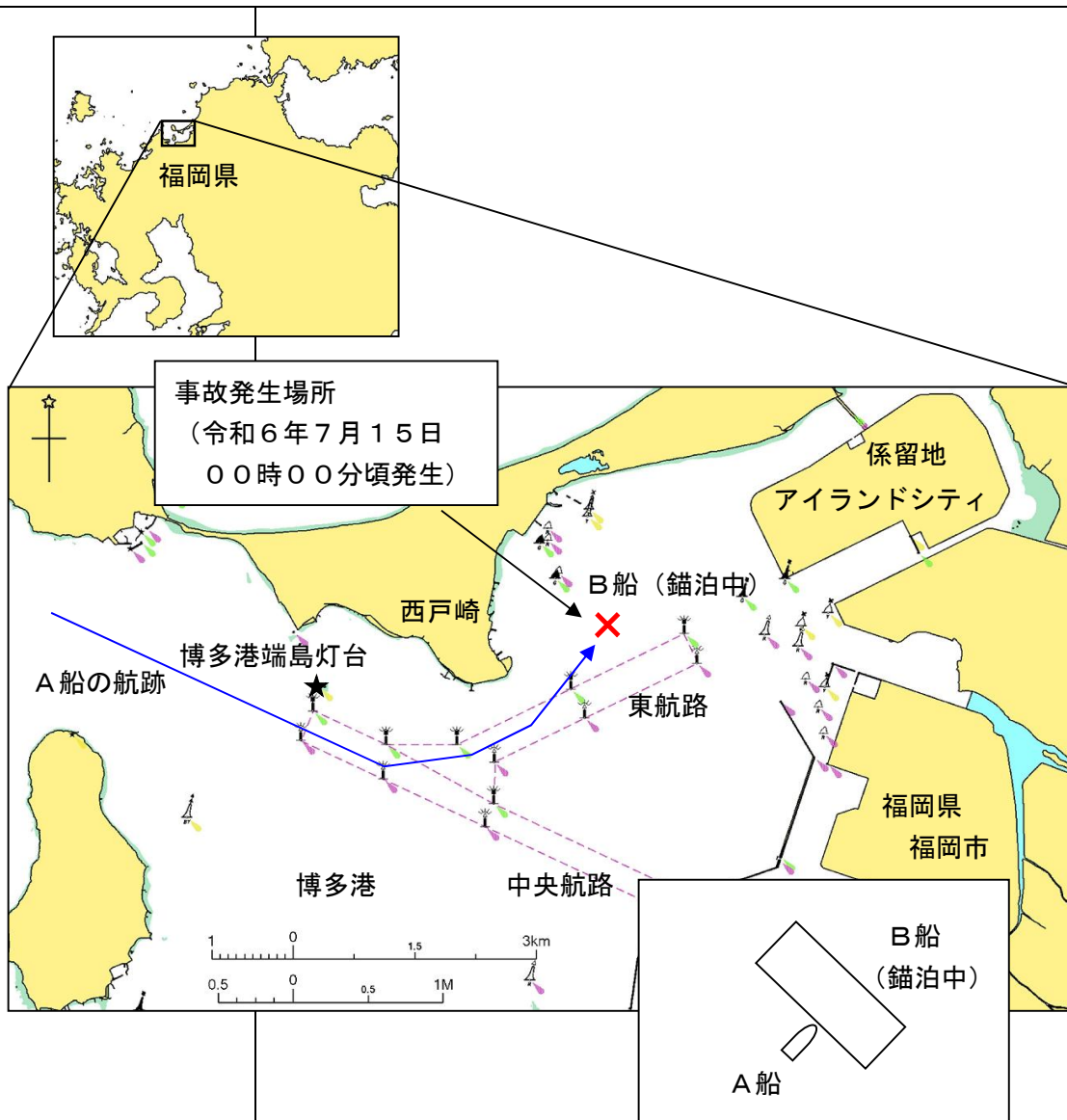


図1 事故発生場所概略図


甲板員及びキャビン内で休憩していた釣り客2人は、衝撃を受けて負傷した。

船長は、乗船者の負傷状況を確認するとともに、A船が自力航行可能であることを確認した。A船は、約6knの速力で帰航を再開し、00時30分頃に係留地に戻った。

船長は、119番通報して救急車を要請するとともに、本事故の発生を118番通報した。

負傷した甲板員及び釣り客2人は、救急車で病院に搬送され、甲板員が左肩甲骨骨折及び左肋骨骨折、釣り客1人が頭部切り傷と左足首捻挫、他の釣り客1人が頭部打撲とそれぞれ診断された。

B船は、作業に備え大阪港から博多港にえい航された後、7月14日23時00分頃、本事故発生場所付近で、船体の四隅にそれぞれ1個（計4個）の白色点滅灯を点灯し、無人の状態では錨泊を開始した。

	<p>(写真2参照)</p>  <p>写真2 B船 (海上保安庁提供)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海上衝突予防法では、あらゆる視界の状態における船舶の航法として、安全な速力について、以下のとおり規定されている。</p> <p>第6条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定に当たっては、特に次に掲げる事項（レーダーを使用していない船舶にあつては、第1号から第6号までに掲げる事項）を考慮しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一 視界の状態</li> <li>二～六 (略)</li> <li>七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界</li> <li>八 使用しているレーダーレンジによる制約</li> <li>九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響</li> <li>十～十二 (略)</li> </ul>
<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 なし A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>(1) 本事故発生時、激しい雨によって視程が約50mとなっていたことから、視界が著しく制限された状態であったものと考えられる。</p> <p>(2) B船は、無人の状態であつた中、船体の四隅に白色点滅灯を点灯していたものの、激しい雨によってA船から早めに視認することが困難な状況であったものと考えられる。</p> <p>(3) A船は、レーダーを作動させていたが、激しい雨によってレーダー映像に雨によるエコーが多数表示されていたことから、船長がレーダーのゲイン等の調整を行ったものの、港内の停泊船等を</p>

	<p>識別しにくい状況であったものと考えられる。一方で、B船は、箱形の船型や大きさから、レーダーエコーが強かったものと考えられるが、雨によるエコーの影響が大きく、船長はB船を識別することが困難な状況であったものと考えられる。</p> <p>(4) A船は、視程が約50mの状況下、衝突前の速力が約13knであったことから、至近で認知した錨泊中のB船を避ける時間的な余裕がなかったものと考えられる。</p> <p>(5) (1)～(4)から、A船は、激しい雨によって視程が約50mの状況下、船長が、目視及びレーダーによる見張りが困難であったものの、安全な速力まで減速させなかったことから、錨泊中のB船を至近となるまで認知することができず、避航動作をとることができないまま、B船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、激しい雨によって視界が制限された状況下、A船が北東進中、船長が、安全な速力まで減速させなかったため、至近となるまで錨泊中のB船に気付くことができず、避航動作をとることができないまま、A船がB船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、激しい雨等で視界が制限される場合、レーダー映像が明確に表示されない場合もあることを考慮し、直ちに停止できる安全な速力で航行すること。</li> </ul>