

# 船舶事故調査報告書

平成28年5月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年7月5日 13時13分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第3区 博多港西防波堤南灯台から真方位248°2,140m付近 (概位 北緯33°36.0′ 東経130°21.4′)
事故の概要	警戒船 <sup>リョウしん</sup> 龍伸丸は、錨泊中、また、水上オートバイ <sup>アヤ</sup> AYAは、東北東進中、両船が衝突した。 AYAは、船長が重傷を負い、右舷船首部等外板に破口等を生じ、また、龍伸丸は、左舷船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月6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 警戒船 龍伸丸、4.92トン FO3-29035（漁船登録番号）、個人所有 11.00m(Lr)×2.49m×0.82m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、昭和54年6月6日 第290-14959号（船舶検査済票の番号） B 水上オートバイ AYA、0.1トン 290-63942福岡、個人所有 2.85m(Lr)×1.06m×0.43m、FRP ガソリン機関、221.00kW、平成27年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65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51年6月25日 免許証交付日 平成23年4月4日 (平成28年6月19日まで有効) B 船長B 男性 51歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年6月29日 免許証交付日 平成23年5月24日 (平成28年6月29日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 右舷船首部及び船側部外板に破口及び亀裂</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.7～1.0m、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、福岡市福浜の船溜まりから出航し、同市百道浜沖にある土砂投入場所の東側に錨泊し、同場所内への他船の立入り防止を目的とした警戒業務に従事していた。</p> <p>船長Aは、A船の船首部の台に腰を掛けて東側及び西側から接近する船に対して見張りを行っていたところ、昼食を終えた頃にA船の西方400m付近に数隻の水上オートバイを認めた。</p> <p>船長Aは、左舷船首部の甲板上に置いていたクーラーボックス（高さ約0.85m、横約0.83m）の陰に座り、コーヒーを飲み始めたところ、左舷方近くから音がしたのでクーラーボックスと網巻きウインチの間（約0.27m）からのぞくと、至近にB船が見えたが、何もできず、平成27年7月5日13時13分ごろ、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bが投げ出されて海面にうつ伏せになっていたので、ポートフックで引き寄せようとしたが、届かなかったので、最寄りの救難所に救助船の出動を依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、水上オートバイ6隻のグループと共に、福岡市能古島東岸の砂浜に上陸して食事と飲酒をした後、同砂浜を出発した。</p> <p>B船は、グループの最後尾を約30～40km/hの対水速力で防波堤に沿って緩くカーブを描きながら東進していたところ、前方の3隻の水上オートバイが右転して百道浜のある防波堤内に入って行き、残りの3隻が左転して遊走を始めた。</p> <p>船長Bは、右転して防波堤に入って行った3隻の行き先が気になって右肩越しに振り返りながら3隻の行き先を考えていたが、B船を保管しているマリーナに帰ることにして東進を続けた。</p> <p>船長Bは、顔にかかる水しぶきを避けようとして顔を下に向けていたところ、A船を至近に認め、ハンドルを左に切り、スロットルを緩めたもののA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故に気付いたグループの水上オートバイによって救助され、救急車で病院に搬送された。</p> <p>船長Bは、急性呼吸窮迫症候群、急性呼吸不全、誤嚥性肺炎等と診断され、約3週間入院した。</p> <p>B船は、本事故後、廃棄処分された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、土砂投入作業を行う平日は、他の2隻と共に警戒業務を行</p>

	<p>っていたが、本事故当日、休日により1隻だけであった。</p> <p>船長Aは、近寄って来る船に対し、近寄らないように拡声器を使って注意することになっていたが、今まで、他船は警戒船の近くに来る前に変針して離れて行っていたので、本事故前に水上オートバイを認めたときも途中で針路を変えるだろうと思っていた。</p> <p>船長A及び甲板員は、本事故当日は、土砂投入作業が行われていなかったもので、船が近寄って来たとしても、それほど危険なことはないと思っていた。</p> <p>A船は、警戒業務用の設備として、拡声器及び汽笛が装備されていたが、本事故時、拡声器は船尾甲板に置かれ、汽笛は倉庫に保管されていたので、船長Aが直ちに使用できる状況ではなかった。</p> <p>甲板員は、船尾甲板に船尾方を向いて座り、見張りをしていたが、水上オートバイの接近には気付いていなかった。</p> <p>土砂投入場所は、海底に防護幕が張られており、海上からは四隅のブイだけが見えた。</p> <p>A船は、警戒船を示す看板と吹き流しを表示していた。</p> <p>船長A及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近で何かの工事が行われており、警戒船がいることは知っていたが、本事故時は警戒船の存在を失念していた。</p> <p>船長Bは、昼食時、ハイボールを3杯飲んだが、酔っているとは感じていなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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 あり</p> <p>A船は、百道浜沖にある土砂投入場所の東側で錨泊して警戒業務中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するB船に気付くのが遅れて注意を喚起することができず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船から約400m付近に数隻の水上オートバイを視認したものの、今までに他船が警戒船の近くに来る前に変針して離れて行っていたので、視認した水上オートバイも針路を変えるものと思い、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、百道浜沖を防波堤に沿って東北東進中、船長Bが、水しぶきが顔にかかることを防ごうとして顔を下に向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、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、百道浜沖にある土砂投入場所の東側において、A船が錨</p>

	<p>泊中、B船が東北東進中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、接近するB船に気付くのが遅れて注意を喚起することができず、また、船長Bが、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、A船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</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>・ 常時、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 水上オートバイの操船者は、水しぶきが顔にかかるおそれがある場合は、ゴーグル等を着用することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

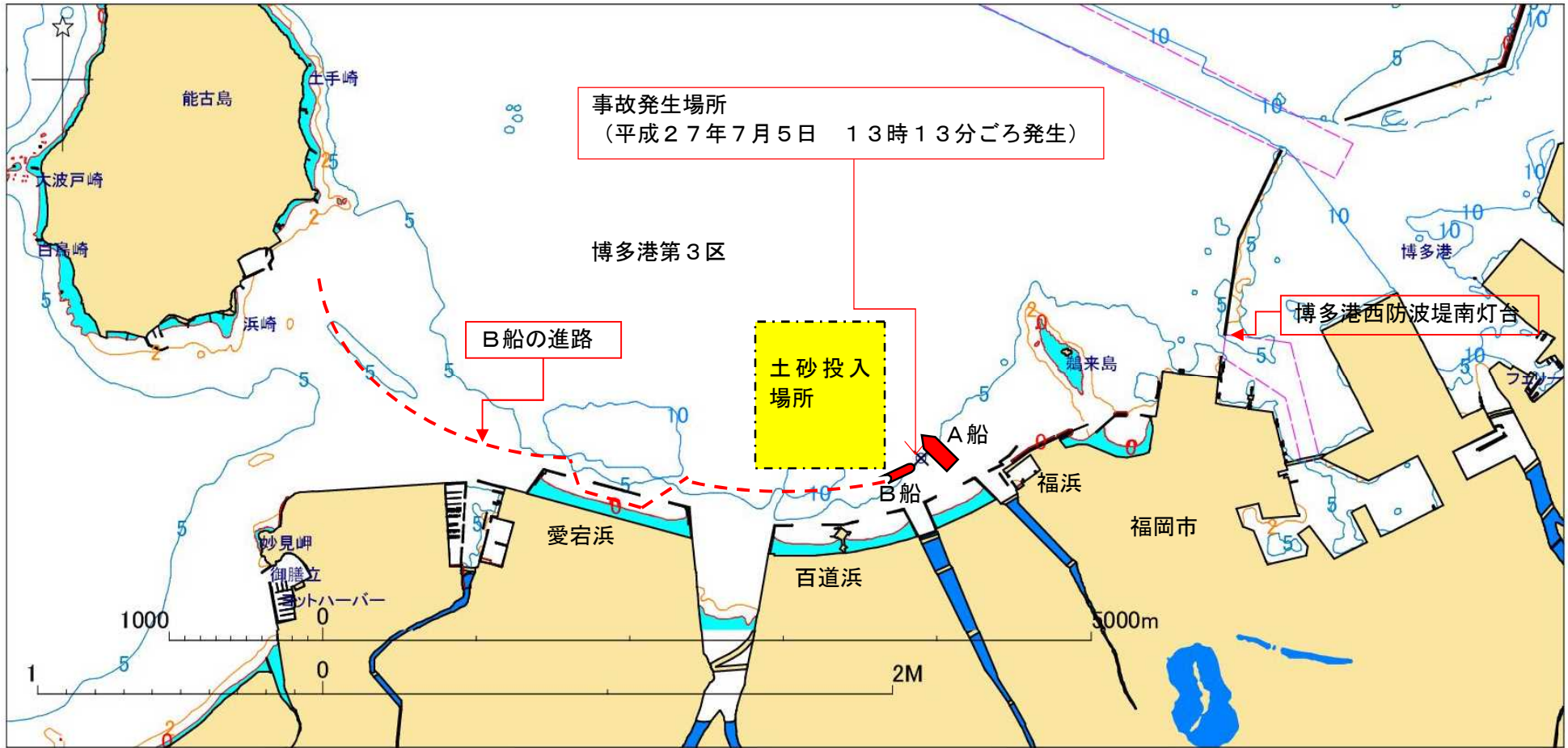


写真1 A船の損傷状況

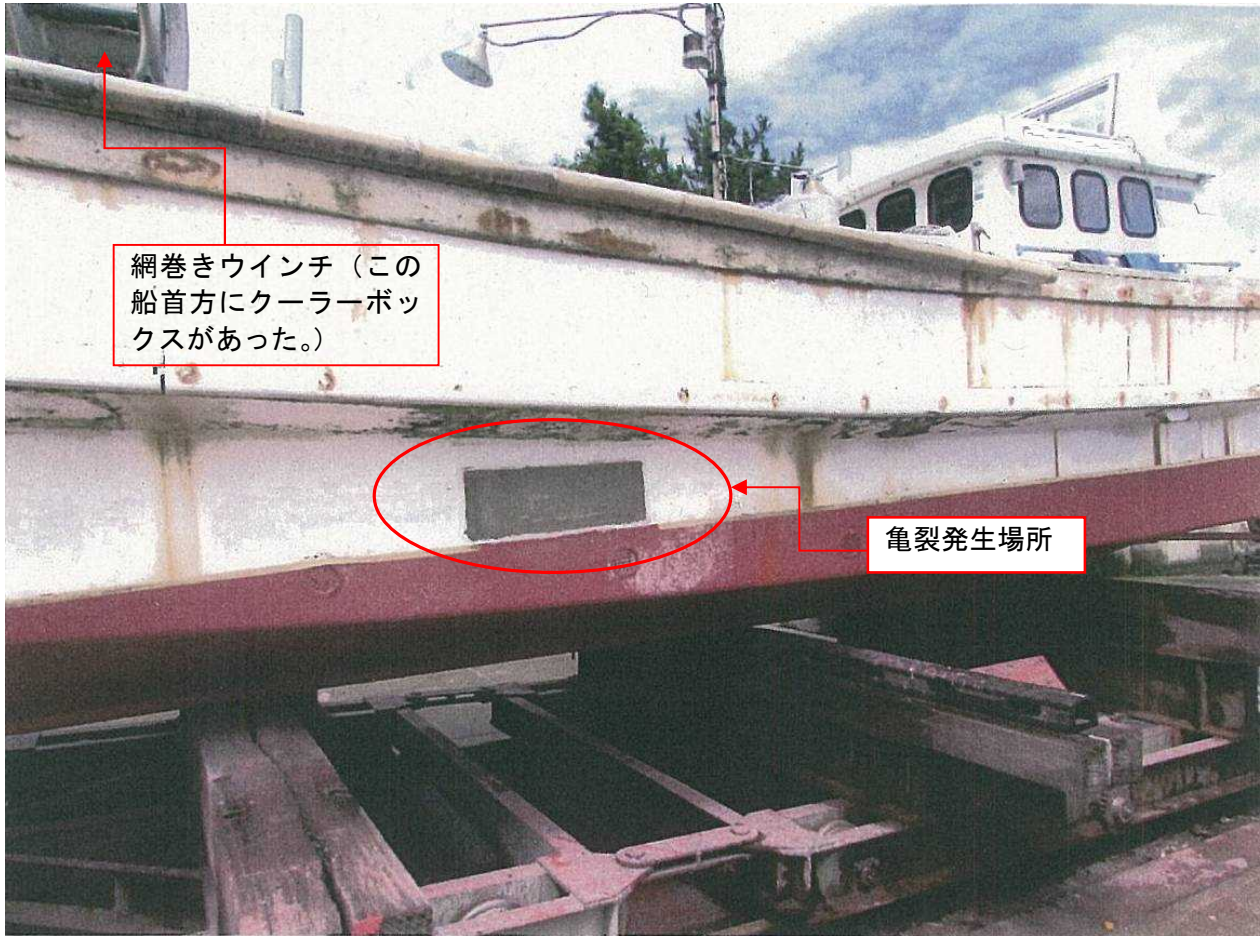


写真2 B船の損傷状況

