

船舶事故調査報告書

平成24年11月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月12日（土） 21時34分ごろ
発生場所	佐賀県佐賀市八田江川河口南方沖 佐賀市所在の広江港口灯台から真方位175° 950m付近 （概位 北緯33° 09.5′ 東経130° 16.7′）
事故調査の経過	平成23年11月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 ゆうき、4.6トン SA3-16746（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.58m×0.91m、FRP ディーゼル機関、301.56kW、平成6年7月23日 B モーターボート 昭福丸、1.6トン FO3-56491（漁船登録番号）、個人所有 8.48m（Lr）×2.09m×0.76m、FRP ガソリン機関（船外機）、128.70kW、平成6年9月4日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60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52年4月19日 免許証交付日 平成21年6月1日 （平成26年7月5日まで有効） B 船長B 男性 47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3年10月3日 免許証交付日 平成23年5月26日 （平成28年10月2日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 両舷船首部及び船首船底部に擦過傷 B 両舷船首部及び右舷船首甲板部に破損、船外機が濡損（全損処理）
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、八田江川河口南方沖ののり養

	<p>殖施設（以下「本件のり養殖施設」という。）において、のり網の積み込み作業を終え、定係地である佐賀県佐賀市広江漁港に帰港するため、船長Aが、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、0.25海里レンジとしたレーダーを作動させ、マスト灯、両色灯及び船尾灯を点灯し、約18ノット（kn）の速力で本件のり養殖施設内の水路（幅約90m）のほぼ中央を北東進した。</p> <p>船長Aがレーダー画面に映像を認めたのとほぼ同時に、船長Aの左隣の椅子に腰を掛けて見張りを行っていた甲板員A₁が突然声を上げたとき、A船の左舷前方の林立していたのり網の支柱の陰から、A船の船首方向を横切る態勢で航行して来るB船を認めた。</p> <p>船長Aは、とっさにクラッチを中立にしてわずかに舵を右に取ったが間に合わず、平成23年11月12日21時34分ごろ、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突し、A船の船首部がB船の船首部に乗り上げたので、A船が後進をかけて両船を引き離した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、本件のり養殖施設を発進し、定係地である福岡県柳川市沖端^{おきのはた}漁港に帰港するため、船長Bが操舵スタンドの後方に立って手動操舵を行い、操縦席左側にあるGPSプロッターを作動させ、船尾マストの白色全周灯及び両色灯を点灯し、約15knの速力で本件のり養殖施設北端付近を南東進した。</p> <p>船長Bは、GPSプロッター画面に表示されているのり網配置図と実際ののり網の設置状況を確認し、また、誤ってのり網の中に入り込まないように、のり網用の支柱に目を凝らしながら航行していたところ、船長Bの左舷側やや後方のいけすの上に置いた踏み台に腰を掛けて前を向いていた同乗者Bが、突然声を上げたので前方を見たところ、B船の右舷前方にB船の船首方向を横切る態勢で航行して来るA船を認めた。</p> <p>船長Bは、とっさに舵を左に取り、機関を後進にかけたが機関が停止し、両船が衝突した。</p> <p>B船は、その後、浸水して転覆したので、A船の協力を得て近くにある水路の四つ角を示す^{みお}霧竹に係留し、船長Bと同乗者Bは、A船に乗り移り、広江漁港に入港した。</p> <p>船長Aは、所属の漁業協同組合に事故発生の連絡をした。</p> <p>B船は、翌々14日、海上保安部職員立ち会いの下でB船の僚船2隻で引き起こしたのち、両船で横抱きにして造船所まで運ばれた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 日没時刻：17時20分 月出時刻：18時13分（月齢15.8）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故は、満月の夜間に発生し、月明かりは目を凝らせば近くの物</p>

	<p>が見える程度であった。</p> <p>両船共に船首死角はなかった。</p> <p>船長A及び甲板員A₁は、B船の灯火が見えなかった。</p> <p>甲板員A₂は、操舵室の外で船尾方向を向いて座っていた。</p> <p>A船からは、B船が防波堤を背景として航行するように見える位置関係であった。</p> <p>A船は、速力約15～16knで滑走状態となり、船首が下がって見通しが良くなる。</p> <p>船長Bは、A船の灯火の点灯状況について記憶していなかった。</p> <p>同乗者Bは、B船の灯火が点灯していたことを記憶していた。</p> <p>同乗者Bは、衝突直前にA船の黒い影と薄暗い明かりを見た。</p> <p>B船は、操舵室がなく、船体中央部に操舵スタンドがある船型であり、灯火の点灯状況は容易に確認できた。</p> <p>B船は、レーダーがなかった。</p> <p>B船は、船尾部に高さ約1.5mのマストを設置しており、マストの頂部に白色全周灯を、その下方に両色灯をそれぞれ設置し、灯火のスイッチ2個は操舵スタンド手前にあり、事故発生翌々日の14日、次のことが確認された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・灯火のスイッチ2個は、いずれも「ON」の状態であった。 ・灯火の配線は、断線やバッテリーの接続部に緩みはなかった。 <p>船長Bは、ふだんは貝を採っていたが、最近是不漁のためにほとんど出漁していなかった。</p> <p>船長Bは、佐賀県の海域である本件のり養殖施設付近での釣りは初めてであった。</p>
<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 不明</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、八田江川河口南方沖の本件のり養殖施設内の水路を北東進中、船長Aが、B船が林立していたのり網の支柱の陰と防波堤が背景となって視認しにくい位置を航行しており、B船に気付かずに航行していたことから、B船と衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、本件のり養殖施設内の水路を南東進中、船長Bが、GPSプロッターの画面や航行方向に張られたのり網の確認に意識を向け、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船の灯火の点灯状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、八田江川河口南方沖の本件のり養殖施設内の水路において、A船が北東進中、B船が南東進中、船長AがB船に気付かずに航行し、また、船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、</p>

	両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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">・ 見張りは、目視だけでなく、レーダーも適切に使用して周囲の船舶を見落とさないように行うこと。・ のり養殖施設内などの他船を視認しにくい場所においては、減速して航行することが望ましい。