

船舶事故調査報告書

平成24年3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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月19日 04時20分ごろ
発生場所	福岡県柳川市筑後川河口付近 柳川市所在の沖之端灯標から真方位333° 700m付近 （概位 北緯33° 08.5′ 東経130° 21.5′）
事故調査の経過	平成22年12月21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 茂福丸、4.91トン FO3-50146（漁船登録番号）、個人所有 12.25m (Lr) × 2.29m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年4月23日 B 漁船 辰豊丸、4.6トン FO3-54946（漁船登録番号）、個人所有 12.36m (Lr) × 2.58m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、平成5年9月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 78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8月19日 免許証交付日 平成19年6月18日 （平成24年8月27日まで有効） B 船長B 男性 53歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年7月25日 免許証交付日 平成20年6月19日 （平成25年7月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷外板に破口 B 船首船底部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗船し、福岡県大牟田市初島周辺でのたいらぎ漁を終え、後部マストのマスト灯、両色灯及び船尾灯を点灯して筑後川上流の柳川市久間田漁港へ向かい、船長Aが操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、筑後川河口左岸南方沖の沖之端灯標を右舷側に見て通過したのち、筑後川の中央に築造された導流堤南端の標識灯に向けて約9ノット(kn)の速力で北北西進した。

	<p>船長Aは、沖之端灯標の西方を通過した頃から乗船者の1人（以下「乗船者A」という。）が左舷船尾端に立って小用を始め、A船の左舷方を反航する漁船が数隻いたことから、航走波による船体の動揺で転倒などしないよう、乗船者Aの方を見ながら航行を続けた。</p> <p>船長Aは、振り返って前方を見たところ、至近にB船を認め、左舵をとって機関を後進としたが、04時20分ごろ、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突し、B船の船首部がA船の右舷船首部に乗り上げた。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗船し、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を点灯して筑後川上流の柳川市新田漁港^{しんでん}を出港し、船長Bが、操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、筑後川河口の中央付近を約1.2kmの速力で海苔養殖施設に向けて南南東進した。</p> <p>船長Bは、衝突の約30秒～1分前、正船首方にA船の紅灯を視認したが、緑灯は認めなかったため、A船がB船と左舷を対して通過するものと思って航行を続けていたところ、船首方至近にA船を認め、右舵をとって減速したものの、両船が衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、右舷外板の破口から浸水したので、B船によって久間田漁港にえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 水面付近はもやにより不良</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：07時16分ごろ</p>	
その他の事項	<p>両船は、本事故当時、水面上約2mの高さまでもやが立ちこめていたが、互いにその灯火を視認することができた。</p> <p>両船の船長以外の乗船者は、いずれも船首方を見ていなかった。</p>	
分析	<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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、筑後川河口付近を北北西進中、船長Aが、船尾方を向き、左舷船尾部で小用中の乗船者Aに注意を向け、船首方の見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、筑後川河口付近を南南東進中、船長Bが、正船首方にA船の紅灯を認めた際、緑灯を認めなかったため、A船がB船と左舷を対して通過するものと思い込んで航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、筑後川河口付近において、A船が北北西進中、B船が南南東進中、船長Aが、船首方の見張りを行わず、また、船長Bが、A船がB船と左舷を対して通過するものと思い込んで航行したため、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>	
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"> ・航行中は船首方から長時間目を離さないようにすること。 ・夜間、他船の灯火を視認したときは、当該他船が十分に遠ざかるまでその動静に注意すること。 	