

船舶事故調査報告書

平成25年3月14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24年8月25日 09時10分ごろ
発生場所	福岡県 ^{やべ} 矢部川河口南西方沖 福岡県みやま市所在の矢部川口南灯台から真方位254° 1海里付近 (概位 北緯33° 04.7' 東経130° 23.6')
事故調査の経過	平成24年8月28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 第三 ^{こくほう} 国宝丸、1.38トン FO3-52630（漁船登録番号）、個人所有 6.25m (Lr) × 1.53m × 0.66m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和55年9月2日 B 漁船 第二 ^{だいとく} 大徳丸、0.6トン FO3-53854（漁船登録番号）、個人所有 6.28m (Lr) × 1.69m × 0.58m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、平成元年9月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 26歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年6月13日 免許証交付日 平成23年6月3日 (平成28年6月13日まで有効) B 船長B 男性 35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 平成9年6月10日 免許証交付日 平成24年5月25日 (平成29年6月9日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（甲板員B）
損傷	A 船底中央部に小破口及び左舷船首船底部から船底中央部にかけて

	<p>の擦過傷</p> <p>B 右舷舷側上縁に擦過傷</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、甲板員A₁及び甲板員A₂が3人で乗り組み、B船は、船長B及び甲板員Bが2人で乗り組み、平成24年8月25日05時30分ごろ矢部川河口沖の北東方（陸側）から南西方（海側）に設置された長方形ののり養殖区画内（以下「本件区画内」という。）で支柱設置作業を開始した。</p> <p>両船は、本件区画内で北東側から南西側へ向けて1列目の支柱設置を完了したのち、南西側から北東側に戻る際、B船が先行し、A船がB船の約30m後方を追走する態勢で北東進した。</p> <p>A船は、船長Aが、発進時、船体後方の船外機右舷側に腰を掛けて操船し、船首浮上によりB船が見えないことから、B船を右舷船首方に見る態勢で追走していたが、本件区画内の半分を移動した辺りから、B船がA船のほぼ船首方に位置し、船首浮上によりB船が見えない状況で北東進した。</p> <p>A船は、本件区画内の半分から北東側に進むにつれて水深が浅くなり、プロペラ翼が海底に接触する虞があるので、減速して航行する必要があることから、船長Aが、船外機と船体後部の張り出し甲板の隙間から水深の状況を見ていたところ、船首甲板に左舷後方を向いて座っていた甲板員A₂が、船首方至近で減速したB船に気付き、船長Aに大声で知らせたが、何の操作もできず、09時10分ごろA船の左舷船首部とB船の右舷後部とが衝突し、A船がB船に乗り上げた。</p> <p>B船は、船長Bが、船体後方の船外機右舷側に腰を掛けて操船し、本件区画内の半分を移動後、しばらくして水深が浅くなってきたことから、後方のA船も減速するものと思い、A船の減速を確認しないで減速した。</p> <p>船長Bは、減速してしばらく北東進していたが、A船のエンジン音を聞いてA船が後方至近に迫っていることに気付き、両船が衝突した。</p> <p>船長Aは、後進をかけてA船を引き下ろしたところ、両船共に航行可能であったので、矢部川河口の係船地に戻り、B船の船首におり、B船とA船に挟まれて負傷した甲板員Bが、甲板員A₁の連絡で待機していた救急車により、病院に搬送され、腰椎横突起骨折等と診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、水深 約80cm</p>
その他の事項	<p>船長A及び船長Bは、本件区画内が、北東側に向かって水深が浅くなっていることから、発進時は速力を出すものの、本件区画内の南西側から北東側に向かって約3分の2を過ぎた辺りから、プロペラ翼が底触しないよう、適宜に減速して航行していた。</p>

	<p>A船は、甲板員A₁が船尾の船外機左側に座り、船尾に2人いたことから、船首が高く浮上していた。</p> <p>A船の乗組員は、衝突直前に甲板員A₂がB船に気付くまで、B船を見ていなかった。</p> <p>船長Bは、減速する前に後方のA船を見た際、船首浮上によりA船の乗組員を確認できなかった。</p> <p>甲板員Bは、船首方におり、前方の海面を見ていた。</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 あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船及びB船は、矢部川河口沖の本件区画内を南西側から北東側に向けて航行中、A船がB船を追走する態勢であったが、船長Aが、減速しようとして船外機と船体後部の張り出し甲板の隙間から水深の確認をしていたことから、A船が、船首方で減速したB船に接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、水深が浅くなり、減速を開始する際、船長Bが、後方を追走中のA船も減速するものと思ひ込み、A船の減速状況を確認せずに減速して航行していたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、矢部川河口沖の本件区画内において、B船が先行し、A船が追走する態勢で北東進中、船長Aが減速しようとして船外機と船体後部の張り出し甲板の隙間から水深の確認をしており、また、船長Bが、後方を追走中のA船も減速するものと思ひ込み、A船の減速状況を確認せずに減速して航行していたため、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>
<p>参考</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"> ・ 船尾方を向いて水深を確認する場合には、乗組員に船首方の見張りを指示すること。 ・ 船尾方に追走する船舶がいる状況で減速する場合は、常に後方の船舶の動向を確認すること。