

船舶事故調査報告書

平成26年10月9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25年11月9日 17時40分ごろ
発生場所	福岡県柳川市沖 ^{おきのはた} 端川河口南方沖 柳川市所在の沖之端 ^{おきのはた} 灯標から真方位108°950m付近 (概位 北緯33°08.0′ 東経130°22.3′)
事故調査の経過	平成26年6月18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 ^{きんこう} 金幸丸、4.91トン FO3-50114（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3月28日 B 漁船 ^{しょうりゅう} 昭竜丸、4.2トン FO3-56121（漁船登録番号）、個人所有 12.39m (Lr) × 2.55m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、平成2年10月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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12月26日 免許証交付日 平成24年7月2日 (平成30年6月30日まで有効) B 船長B 男性 46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2年6月21日 免許証交付日 平成22年5月31日 (平成27年6月20日まで有効)
死傷者等	A 重傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 船尾外板に亀裂及び割損、船尾マスト、灯火設備及びオーニング支柱脱落、操舵機及び操舵区画が破損（廃船） B 左舷船首外板に擦過傷
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、船長Aが操舵区画に立つ

て手動操舵を行い、甲板員Aが前部甲板に前方を向いて座り、約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で沖端川河口南方沖に設置された‘のり養殖区画北側から沖端川内にある沖端漁港につながる水路’(以下「本件水路」という。)を北進した。

船長Aは、のり養殖区画での作業を終えて出発する際、船尾マストの白色全周灯及び両色灯の電源コードを操舵区画のコンセントに差し込んだところ、白色全周灯及び両色灯が、点灯したり、消灯したりしていた。

船長Aは、沖端漁港に帰る数隻の漁船がA船を避けて追い越していたので、後方を気にせずに前方の見張りを行っていた。

船長Aは、‘沖端川河口東岸の堤防に設置された本件水路を照射する水銀灯’(以下「本件水銀灯」という。)を目標にし、沖端川の流れに沿って数m間隔で立てられた水路を示す^{みお}溝木を左に見ながら、本件水路を溝木に沿って北北東進中、後方から声が聞こえて振り向いたところ、船尾間近に接近したB船に気付いて右舵を取ったものの、平成25年11月9日17時40分ごろ、沖端川河口南方沖において、A船の船尾部とB船の船首部とが衝突した。(写真1、写真2参照)



写真1 本件水路の状況



写真2 本件水銀灯

B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、船長Bが操舵室の椅子に座って手動操舵を行い、甲板員Bが前部甲板に後方を向いて座り、約17knの速力で本件水路を北進した。

船長Bは、のり養殖区画での作業を終えて出発する際、操舵室上部の白色全周灯、マスト灯、船尾灯及び両舷灯を点灯した。

船長Bは、のり養殖区画間の水路を出て本件水路に入ったとき、更に周囲が暗くなったため、操舵室上部の前方を照射するライト(自動車のヘッドライトのように照射角度を上下に変更できるライト)2個を上向きに点灯し、前方を見たところ、他船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思った。(写真3参照)



写真3 B船の灯火の状況

B船は、本件水銀灯を目標にし、本件水路を濤木に沿って北北東進中、甲板員Bが船首間近にA船を認めて大声を出したものの、A船と衝突し、船首部がA船の操舵区画付近に乗り上がった後、船長Bがクラッチを中立にしてA船から離れた。

船長Bは、A船乗組員の負傷状況及びA船の損傷状況を確認したところ、船長Aが頭部から出血し、A船の操舵機が破損して操舵区画が大破していたため、B船でA船を沖端漁港の定係地までえい航した。

船長Bは、衝突の際に携帯電話を落としたために救急車を手配することができなかったが、A船の定係地にいた僚船の乗組員が、船長Aが負傷していることを知り、救急車を手配した。

船長Aは、救急車で病院に搬送され、左肋骨多発骨折、左外傷性血気胸と診断された。

	<p>白色全周灯 マスト灯 前方を照射するライト 船尾灯 右舷灯 左舷灯</p> <p>写真3 B船の灯火の状況</p> <p>B船は、本件水銀灯を目標にし、本件水路を濤木に沿って北北東進中、甲板員Bが船首間近にA船を認めて大声を出したものの、A船と衝突し、船首部がA船の操舵区画付近に乗り上がった後、船長Bがクラッチを中立にしてA船から離れた。</p> <p>船長Bは、A船乗組員の負傷状況及びA船の損傷状況を確認したところ、船長Aが頭部から出血し、A船の操舵機が破損して操舵区画が大破していたため、B船でA船を沖端漁港の定係地までえい航した。</p> <p>船長Bは、衝突の際に携帯電話を落としたために救急車を手配することができなかったが、A船の定係地にいた僚船の乗組員が、船長Aが負傷していることを知り、救急車を手配した。</p> <p>船長Aは、救急車で病院に搬送され、左肋骨多発骨折、左外傷性血気胸と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約211cm（三池港） 日没時刻：17時21分、常用薄明終了時刻：17時47分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件水路は、潮位によって可航幅が変化し、本事故時の可航幅は約10～20mであった。 A船には、レーダーはなかった。 B船は、レーダーを装備していたが、船長Bは、本事故時、レーダーを使用していなかった。 船長Bは、本事故時、A船の灯火を認めなかった。 船長Bは、本事故後、本件水路を航行中に本件水銀灯が逆光になり、B船からは、堤防がA船の背景となってA船が見えにくかったものと思った。</p>
<p>分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与</p>	<p>A あり、B あり A 不明、B なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、沖端川河口南方沖の本件水路を北北東進中、船長Aが、他船がA船を避けて追い越していたので、後方を気にせずに前方の見張りを行っていたことから、B船が船尾間近に接近して気づき、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の灯火の点灯状況は、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、沖端川河口南方沖の本件水路を北北東進中、船長Bが、前方に他船はいないものと思い込み、A船に気付かずに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>船長Bは、堤防がA船の背景となってA船が見えにくく、A船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、沖端川河口南方沖の本件水路において、A船及びB船が北北東進中、船長Aが後方を気にせずに前方の見張りを行っており、また、船長BがA船に気付かずに航行したため、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>
<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"> ・見張りは、前方だけでなく、全周に対して行うこと。また、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早期に発見すること。 ・日頃から、灯火設備を整備しておくこと。 ・日没から日出までは法定灯火を表示し、点灯状況を確認した上で航行すること。 ・夜間、のり養殖区画間及び可航幅の狭い水路を航行する場合、減速して航行することが望ましい。