

船舶事故調査報告書

平成26年4月10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（灯標管理用橋梁）
発生日時	平成25年12月14日 05時52分ごろ
発生場所	熊本県上天草市柳 ^{やなぎ} 港東方沖 上天草市所在の薩摩瀬 ^{さつま} 灯標から真方位285°10m付近の灯標管理用橋梁 (概位 北緯32°32.8′ 東経130°27.3′)
事故調査の経過	平成26年1月7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	漁船 栄敏丸 ^{えいとし} 、3.7トン KM3-53760（漁船登録番号）、個人所有 10.43m (Lr) × 2.62m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、230kW（動力漁船登録票による）、平成19年10月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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50年9月5日 免許証交付日 平成21年11月18日 (平成27年10月17日まで有効) 甲板員 男性 36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8年8月1日 免許証交付日 平成22年10月21日 (平成28年7月31日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（甲板員）
損傷	本船 船首部外板に亀裂及び擦過傷、プロペラに曲損 灯標管理用橋梁 橋梁コンクリート部に擦過傷、手すりに曲損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、薩摩瀬灯標北方沖の上天草市横島及びマテ島西方で魚群探索を行ったところ、魚群の反応がなかったため、薩摩瀬灯標南方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）へ向かうこととした。 本船は、船長が、操舵室左舷側の床から約60cm高くなった同室右

	<p>舷側の操縦場所に立ち、天窓から顔を出して手動操舵を行い、上天草市北浜ノ鼻東方50m付近において、目視で周囲の島影及び陸上の明かりを見ながら、本件漁場に向けて進路を定め、約20ノットの速力で南進した。</p> <p>船長は、本件漁場に向ける進路を定めた際、周囲の島影及び陸上の明かりの見え具合から、薩摩瀬を左舷側に十分離れた進路になっていると思っていた。</p> <p>船長は、左舷船首方の上天草市^{うと}大戸ノ瀬戸に作業灯を点灯した2隻の漁船を視認し、本件漁場で魚群の反応がなければ、大戸ノ瀬戸に移動しようと考えており、時々、大戸ノ瀬戸の漁船を見ながら、薩摩瀬灯標北方を南進中、平成25年12月14日05時52分ごろ、本船が、薩摩瀬灯標の管理用橋梁（以下「本件橋梁」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、衝撃を感じ、機関を中立にして前方を確認したところ、本件橋梁と衝突したことを知り、操舵室左舷側の床に置いたプラスチックケースに腰を掛けていた甲板員が顔から出血していたので、付近で操業中の僚船に無線で救助を求めた。</p> <p>船長は、来援した僚船に甲板員と共に移乗し、海上保安庁に118番通報するとともに、所属漁業協同組合の職員に依頼して救急車の手配を行い、柳港で甲板員を救急車に引き渡した後、僚船で本事故発生場所に戻った。</p> <p>甲板員は、救急車で病院に搬送され、顔面多発骨折及び第6^{けい}頸椎突起骨折と診断された。</p> <p>本船は、無人の状態で薩摩瀬に乗り揚げており、僚船で引き出された後、付近の鉄工所までえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約312cm（上天草市柳ノ瀬戸）</p> <p>月没時刻 04時04分、日出時刻 07時11分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W208によれば、薩摩瀬は、柳港の上天草港柳防波堤灯台から東方1,300m付近にあり、最低水面からの高さは約3.4mである。</p> <p>薩摩瀬灯標は、灯質が群閃白光、毎5秒に2閃光であり、光達距離が3海里である。</p> <p>本件橋梁は、薩摩瀬灯標の西側部分に隣接して築造されており、長さが約27m、幅が約0.8mであり、本事故当時の水面から橋梁下端までの高さが約0.8mであった。</p> <p>船長は、約50年の操業経験があり、ふだん、柳港内の漁業協同組合で水揚げを行っていたので、薩摩瀬付近の航行経験が豊富であり、薩摩瀬、薩摩瀬灯標及び本件橋梁の存在を知っていた。</p>

	<p>船長は、日頃から、薩摩瀬付近を航行する際は、GPSプロッター及びレーダーを見ず、目視で周囲の地形等を見ながら、船位を確認しており、本事故当時も、計器類を見ずに目視で船位を確認していた。</p> <p>船長は、これまで、薩摩瀬灯標を意識して見ていないとき、同灯標の灯光が陸上の明かりに紛れて見えにくいと感じたことが数回あり、本事故当時、薩摩瀬灯標の灯光に気付いていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0m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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、薩摩瀬灯標北方を南進中、船長が、目視で周囲の島影及び陸上の明かりの状況から、本件漁場に向ける進路を定めたことから、本件橋梁に向首することとなっていたが、薩摩瀬を左舷側に十分離れた進路になっていると思ひ込み、左舷船首方の大戸ノ瀬戸にいる漁船を見ながら、航行していたところ、本件橋梁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、薩摩瀬灯標北方を南進中、船長が、目視で周囲の島影及び陸上の明かりの状況から、本件漁場に向ける進路を定めたため、本件橋梁に向首することとなっていたが、薩摩瀬を左舷側に十分離れた進路になっていると思ひ込み、左舷船首方の大戸ノ瀬戸にいる漁船を見ながら、航行していたところ、本件橋梁に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"> ・航行に慣れた海域であっても、目視のみに頼らず、レーダーやGPSプロッターを使用し、危険な浅瀬等から十分な距離を隔てる針路を定め、航行中は適時に船位を確認すること。