

船舶事故調査報告書

平成27年10月22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27年1月6日 06時55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 早津江川 ^{はやつえ} 口西灯台から真方位100°4,300m付近 （概位 北緯33°08.22′ 東経130°22.28′）
事故調査の経過	平成27年1月6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} 裕貴丸、4.91トン FO3-50920（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51年9月3日 B 漁船 ^{じんぶく} 神福丸、3.90トン FO3-57323（漁船登録番号）、個人所有 12.47m (Lr) × 2.35m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、302kW（動力漁船登録票による）、昭和63年5月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47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7年6月22日 免許証交付日 平成21年6月22日 （平成27年6月21日まで有効） 甲板員A 男性 44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7年6月22日 免許証交付日 平成21年6月22日 （平成27年6月21日まで有効） B 船長B 男性 59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25年6月14日

	(平成30年9月1日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 1人(甲板員A) B なし
損傷	A 左舷船首外板に亀裂及び破損 B 船底外板に擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、平成27年1月6日06時00分ごろ筑後ヒヤクカン灯標付近の漁場を発進し、沖端川流域の係留地に向けて帰途についた。</p> <p>船長Aは、法定の灯火を表示し、操舵区画内で舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船を行い、沖端川河口南方沖に設置された‘のり養殖漁場から沖端川につながる可航幅約30mの水路’（以下「本件水路」という。）の東（右）側を約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進中、左舷前方に反航して来るB船を認めた。</p> <p>船長Aは、A船が本件水路の東（右）側を航行しているので、本件水路の中央付近を航行しているB船と安全にすれ違えることができると思い、本件水路の湾曲部に差し掛かったところ、左転したB船の探照灯の灯光が目に入り、目がくらんで周囲の状況を把握できなくなった。</p> <p>A船は、船長Aが危険を感じて機関を中立として間もなく、06時55分ごろ沖端川河口南方沖において、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、06時30分ごろ沖端川流域の係留地を発進し、同川河口南方沖ののり養殖漁場に向かった。</p> <p>B船は、法定の灯火を表示し、船長Bが、操舵室内で舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船を行い、探照灯で照らした右舷船首方の^{みぎ}瀬木（沖端川の流れて数m間隔で立てられた本件水路の西側端を示す杭）を見ながら本件水路を約17knの速力で南南西進した。</p> <p>B船は、本件水路を瀬木から約15～20m離して航行中、湾曲する本件水路に沿って左転したところ、船長Bが船首方にA船の灯火を視認し、機関を中立としたが、A船と衝突してA船に乗り上げた。</p> <p>A船は、船長Bが手配したB船の僚船によってB船と引き離され、自力で係留地付近の造船所に向かい、B船は、海上保安庁の要請により、造船所に向かった。</p> <p>甲板員Aは、船長Bが要請した救急車により、病院に搬送され、胸部挫傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 不良</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約243cm（三池港）</p> <p>日出時刻：07時22分、常用薄明開始時刻：06時55分</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、係留地を発進した際、もやっていて少し見づらかったので、いつもより機関の出力を下げた航行していた。</p> <p>船長Bは、レーダーを250mレンジで作動させていたが、本事故当時は右舷船首方の滞木を見ながら航行しており、レーダー画面を見ていなかった。また、本事故発生場所付近では滞木側の水深が浅くなるので、B船を本件水路の東（左）側に寄せながら左転した。</p> <p>B船の探照灯は、300Wの白灯であった。</p> <p>のり養殖漁業に携わる漁船は、探照灯を点灯して本件水路を航行することが多かったが、その他の漁船は、探照灯を点灯せずに航行することが多かった。</p> <p>甲板員Aは、A船に向かって来るB船を視認した際、操舵区画左舷側のオーニング支柱をつかんで身構えたが、衝突の衝撃で胸部が操舵区画の左舷側壁に当たった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、本件水路を約2knの速力で北北西進中、船長Aが、反航するB船を視認したものの、A船が本件水路の東（右）側を航行しているので、本件水路の中央付近を航行しているB船とは安全にすれ違えることができると思い、航行を続けていたところ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件水路を南南西進中、船長Bが、湾曲する本件水路に沿って左転する際、右舷船首方の滞木に注意を向け、左舷船首方の見張りを行っていなかったことから、反航するA船に気付かずに左転し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近では滞木側の水深が浅くなるので、B船を本件水路の東側に寄せながら左転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、本件水路において、A船が北北西進中、B船が南南西進中、船長Bが、湾曲する本件水路に沿って左転する際、右舷船首方の滞木に注意を向け、左舷船首方の見張りを行っていなかったため、反航するA船に気付かずに左転し、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"> ・ 周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ レーダーを適切に使用して進路の状況確認を行うこと。 ・ 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。

付図1 事故発生場所概略図

