

船舶事故調査報告書

令和2年9月9日

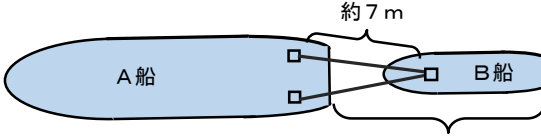
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和2年1月3日 06時05分ごろ
発生場所	福岡県矢部川河口 矢部川口南灯台から真方位290° 200m付近 (概位 北緯33° 05.0′ 東経130° 24.6′)
事故の概要	漁船栄秀丸（A船）は、漁船栄秀丸（B船）をえい航して南西進中、また、漁船大漁丸（C船）は、南西進中、B船とC船とが衝突し、B船がA船に接触した。 B船は、乗組員1人が負傷し、右舷船尾部の亀裂等を生じ、A船は、操舵室屋根後部に亀裂を生じ、また、C船は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年1月8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 栄秀丸、4.8トン FO3-56587（漁船登録番号）、個人所有 12.33m (Lr) × 3.02m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、356.7kW、平成22年7月17日 第290-64158号（船舶検査済票の番号） B 漁船 栄秀丸、1.5トン FO3-57595（漁船登録番号）、個人所有 6.82m (Lr) × 2.45m × 0.83m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW（動力漁船登録票による）、 令和元年9月18日 C 漁船 大漁丸、4.7トン FO3-55887（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、391kW（動力漁船登録票による）、平成1 1年6月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45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

	<p>免許証交付日 平成27年6月5日 (令和2年6月21日まで有効)</p> <p>C 船長C 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60年8月8日 免許証交付日 平成27年6月5日 (令和2年8月7日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人(乗組員B) C なし</p>
損傷	<p>A 操舵室屋根後部に亀裂 B 右舷船尾部に亀裂、船外機カバーに亀裂、船外機(予備)が脱落 C 船首部外板に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：07時21分ごろ 常用薄明開始時刻：06時54分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか6人が乗り組み、海苔の冷凍網を設置する目的で、両舷船尾部のたつから、B船(乗組員Bが乗船)船首部のたつに約7mのえい航索を2本V字に取ってA船引船列を構成し、A船のマスト灯、船尾灯及び両舷灯を表示し、B船の灯火を表示しない状態で、令和2年1月3日05時45分ごろ矢部川河口南方沖の海苔養殖漁場に向けて矢部川内にある福岡県柳川市中島漁港の係留場所を出港した。(図1参照)</p> <div style="text-align: center;">  <p>A船尾からB船後端までの距離：11～12m</p> </div> <p>図1 A船引船列の状況図(概略)</p> <p>A船引船列は、船長Aが、A船の操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、0.25kmレンジとしたレーダーを作動させ、約16～17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、矢部川を南西進した。</p> <p>船長Aは、A船引船列で矢部川河口の左岸にある矢部川口南灯台西方沖を通過し、目的の漁場に向けて左舵を取った直後、06時05分ごろA船の船尾方から衝撃音がしたので、後方を確認したところ、C船がB船に後方から衝突しており、B船の船首部が浮き上がってA船の操舵室屋根後部に接触しているのを認めた。</p> <p>A船引船列は、乗組員2人がA船からB船に移乗したところ、乗組</p>

	<p>員BがB船の船尾部操縦区画で船外機と操舵スタンドに挟まれていたので、船長Aが119番通報を行って救急車を要請し、乗組員の1人がB船を操縦して中島漁港に乗組員Bを運んだ後、A船も中島漁港に帰港した。</p> <p>通報を受けた消防司令センターは、海上保安庁に通報した。</p> <p>乗組員Bは、救急車で病院に搬送され、外傷性頸部症候群と診断された。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、冷凍網を設置する目的で、白色全周灯、船尾灯及び両舷灯を表示し、05時55分ごろ矢部川河口南方沖の海苔養殖漁場に向けて中島漁港の係留場所を出港した。</p> <p>C船は、船長Cが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、0.25kmレンジとしたレーダーを作動させ、約23knの速力で矢部川を南西進中、前方に漁船数隻の船尾灯を視認するとともに、40～50m間隔で一列に並んだ数隻の漁船の映像をレーダーで探知し、約20knに減速した。</p> <p>船長Cは、前方の漁船のうち、最後尾にいたA船の船尾灯をC船の正面に視認した後、A船との船間距離が目測で約30mとなった頃、A船を追い越そうとして左転していたところ、C船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Cは、船長Aと共に、各船の損傷状況等を確認し、今後の対応等について話し合った後、海苔養殖漁場に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 C船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>冷凍網の設置作業については、船長A及び船長Cが所属する漁業協同組合において、1月3日06時ごろに出港することが決められていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、夜間に作業船であるB船をえい航することはなかったが、冷凍網の設置作業時には人手が多くいるので、これまでも日出前に無灯火の作業船をえい航したことがあった。</p> <p>船長Aは、B船をえい航する際、B船の船外機を停止しており、バッテリーの過放電が心配であったので、B船の灯火（白色全周灯及び両舷灯）を表示していなかった。</p> <p>船長Aは、冷凍網の設置作業時には、他にも無灯火の作業船をえい航する漁船が複数いることを知っており、A船船尾からB船後端までの距離が11～12mと近いので、B船の灯火を表示しなくても、これまでと同様に安全に航行できると思っていた。</p> <p>船長Aは、本事故前に、数隻の漁船から追い越された際、A船の船尾甲板にいた乗組員が、それらの追越し船がB船からぎりぎりの距離で追い越していくと話しているのを聞いた。</p> <p>船長Cは、本事故当時、衝突場所付近には街灯がなく、日出前で真</p>

	<p>っ暗であったので、A船の船尾灯を視認した際、十分に減速してサーチライトで前方の状況を確認していれば、B船の存在に気付くことができ、また、船間距離を十分に離れた位置から追い越しを始めていれば、本事故の発生を防ぐことができたと思つた。</p> <p>矢部川河口付近を航行する船舶は、右岸側が浅くなっているため、左岸寄りを航行していた。</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 あり、B なし、C あり A なし、B あり、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、矢部川河口付近を南西進中、船長Aが、A船の灯火のみを表示し、B船の灯火を表示しない状態で航行したことから、C船がB船の存在に気付かず、A船に引かれているB船と、C船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船のバッテリーの過放電が心配でB船の灯火を表示していなかったものの、A船船尾からB船後端までの距離が近く、B船の灯火を表示しなくても、これまでと同様に安全に航行できると思ひ、A船の灯火のみを表示していたものと考えられる。</p> <p>C船は、矢部川河口付近を南西進中、船長Cが、A船に引かれているB船の存在に気付いておらず、A船との船間距離が目測で約30mとなった頃にA船を追い越そうとした際、A船との船間距離が目測より近かったことから、A船船尾から11～12m後方のB船船尾部と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、矢部川河口付近において、A船引船列及びC船が共に南西進中、船長Aが、A船の灯火のみを表示し、B船の灯火を表示しない状態で航行したため、C船がB船の存在に気付かず、また、船長Cが、A船を追い越そうとした際、A船との船間距離が目測より近かったため、A船に引かれているB船と、C船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 日没から日出までは法定灯火を表示すること。 ・ 他船を追い越す際は、船間距離を十分に確保すること。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

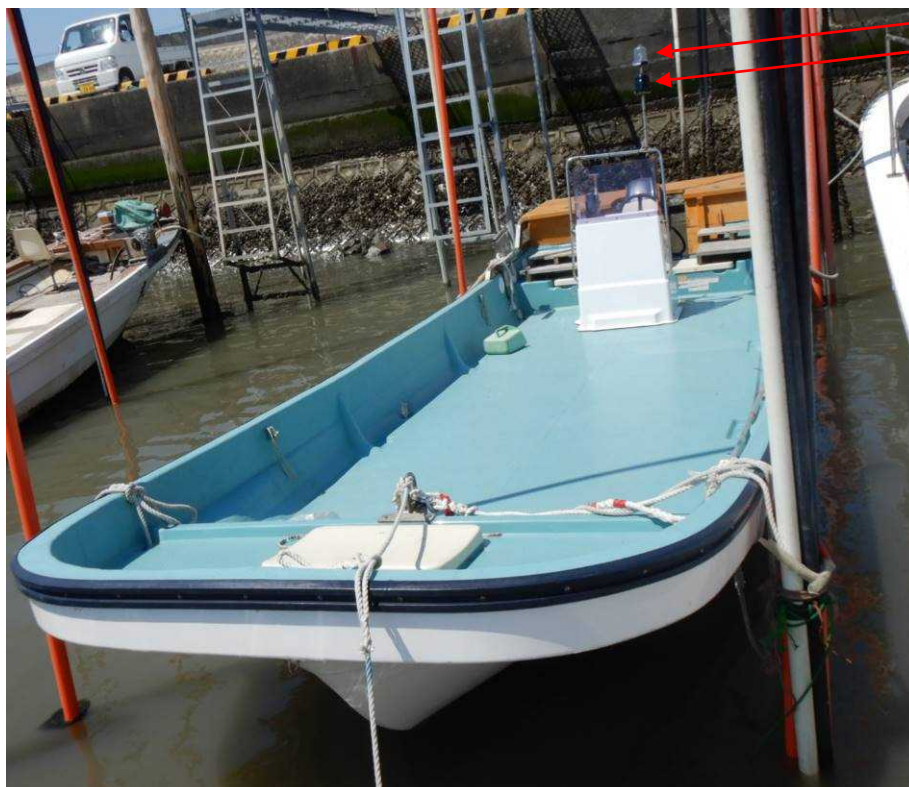


※国土地理院Webサイトの地理院地図使用

写真1 A船



写真2 B船



白色全周灯
両色灯

写真3 C船

