

船舶事故調査報告書

令和4年4月13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3年6月28日 09時47分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市唐津港北方沖 唐津港西港東防波堤西灯台から真方位040° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 30.1′ 東経129° 58.2′）
事故の概要	油タンカーやちよ丸は、北東進中、また、プレジャーボート成都丸は、船首を北東方に向けて釣りをしながら漂泊中、両船が衝突した。成都丸は、右舷中央部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月30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 油タンカー やちよ丸、199トン 136203、興国汽船有限会社 48.02m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成15年3月21日 B プレジャーボート 成都丸、5トン未満 290-41485佐賀、個人所有 6.35m（Lr）×1.51m×0.64m、FRP ディーゼル機関、17.65kW、昭和55年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 50歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成16年5月20日 免状交付年月日 平成30年8月21日 免状有効期間満了日 令和5年8月20日 B 船長B 64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57年11月9日 免許証交付日 令和元年5月10日 （令和5年2月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし

	B 右舷中央部外板に亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>唐津市には、令和3年6月27日10時05分強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船の状態で、令和3年6月28日09時40分ごろ山口県宇部港へ向けて唐津港西港（以下「西港」という。）の石油会社専用岸壁を離岸した。</p> <p>船長Aは、離岸後、GPSプロッター及び1.5Mレンジのオフセンターにより、前方が約2.5M映るように設定したレーダー（以下「本件レーダー」という。）を作動させ、舵輪の前に立って操船に当たり、西港東防波堤西端と西港第2号灯浮標との間に向け、手動操舵により右回頭しながら徐々に増速して航行した。</p> <p>船長Aは、西港第2号灯浮標を左舷正横に見て通過する頃、本件レーダー及び目視により周囲を確認し、右舷方2～3M付近に同航する漁船1隻を視認した以外に船舶を見掛けなかったため前路に他船はいないと思い、福岡県糸島市姫島の僅か西側に向く針路として自動操舵に切り換え、約11～12ノットの対地速力で本船を北東進させた。</p> <p>船長Aは、同じ針路及び速力で姫島南西方沖を航行していたところ、海上保安庁から小型船舶と衝突したのではないかと連絡を受け、西港に引き返して錨泊し、同庁の調査を受け、15時30分ごろ抜錨して目的港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、08時00分ごろ唐津港東港の係留場所を出発し、唐津市相賀埼南東方沖の釣り場に到着した後、主機を停止して船首を北東方に向け、漂泊して釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、前部甲板に座り、両舷から竿を出して潮上りを繰り返しながら釣りを行っていたところ、西港東防波堤付近に北東進するA船を初認し、ふだんから接近する他船が漂泊中のB船を避けてくれており、また、本事故当日、小型漁船数隻がB船を避けて至近を航行するのを見ていたので、A船もB船を避けてくれると思い、釣り糸の方を見て釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、ふと船尾方を見たところ、A船が針路を変えずにB船に接近しており、危険を感じ、道具を巻き上げようとしたものの間に合わないと思い、操舵区画に移動して主機を始動した直後、09時47分ごろA船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃によりB船の左舷側から海に投げ出されたものの、航行を続けるA船の船尾に表示された船名及び船籍港を視認した後、泳いでB船にたどり着いて船上に這い上がり、ポケットに入れていた携帯電話で118番通報した。</p>

	<p>船長Bは、唐津港東港の棧橋で海上保安庁の調査を受けた後、B船を唐津市唐房漁港に回航して上架した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、前路に他船を見掛けず、衝突の衝撃や衝突音がなかったので、海上保安庁から連絡を受けるまで同じ針路及び速力で航行を続けていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、1.5Mレンジのレーダーであれば小型船舶を探知できるが、本事故当時、波高約1mの白波が立っており、海面反射の調整を行ったものの、画面が見つらく、小型船舶を探知しにくいと感じており、0.75Mレンジに拡大しても同様であった。</p> <p>船長Aは、後日、海上保安庁から衝突の事実を知らされ、疑念を感じたものの、B船が本件レーダーに明瞭に映っておらず、また、目視でも波間に隠れているB船を見落とししたのかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、B船を約10年前に中古で購入し、周年、唐津湾で船釣りをしており、6～7月には、本事故発生場所付近で週に1回程度釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、首掛け型の膨脹式救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、強風注意報が発表され、風力4の北風及び波高約1mの風浪がある状況下、北東進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊しているB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、針路を北東方に定めた際、本件レーダー及び目視により周囲を確認し、右舷方2～3M付近に同航する漁船1隻を視認した以外に船舶を見掛けなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、波高約1mの風浪により、本件レーダーでの小型船舶の探知が困難な中、目視でも小型船舶が波間に隠れるような状況であったことから、前路で漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、強風注意報が発表され、風力4の北風及び波高約1mの風浪がある状況下、船首を北東方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Bが、接近するA船がB船を避けてくれると思い、釣りに集中して漂泊を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Bは、ふだんから接近する他船が漂泊中のB船を避けてくれており、また、本事故当日、小型漁船数隻がB船を避けて至近を航行するのを見ていたことから、A船がB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強風注意報が発表され、風力4の北風及び波高約1mの風浪がある状況下、A船が北東進中、B船が船首を北東方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、接近するA船がB船を避けてくれると思い、釣りに集中して漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、風浪により、レーダーでの小型船舶の探知が困難な状況で航行する場合、波間に漂泊する小型船舶を見落とさないよう、双眼鏡を活用して目視で見張りを行うこと。 ・釣りをしながら漂泊する小型船舶の船長は、釣りのみに集中せずに周囲の見張りを適切に行うとともに、接近する他船がある場合は、自船を避けてくれると思い込まず、余裕のある時期に注意喚起を行い、必要に応じて機関を始動して移動するなど衝突を避ける措置を採ること。 ・小型船舶の船長は、強風注意報が発表され、風浪が高くなった場合、レーダーや目視で探知されにくくなって他船との衝突のおそれがあるので、速やかに帰港することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

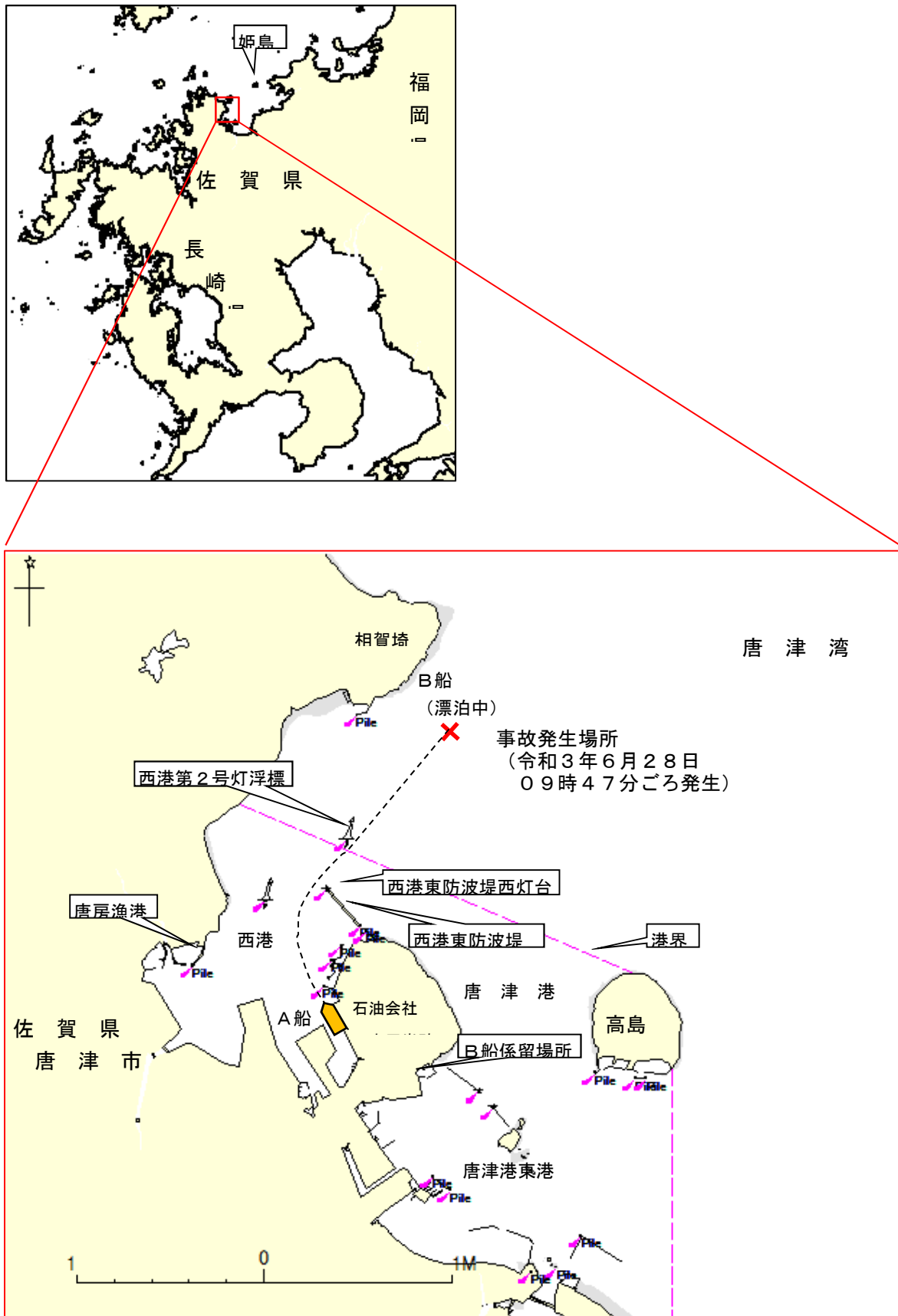


写真1 A船



(船首から)



(船尾から)

写真2 B船

