

## 船舶事故調査報告書

令和5年1月25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4年7月3日 04時20分ごろ
発生場所	福岡県大川市筑後川新田大橋南方沖 <small>おおかわ ちくご しんでん</small> 早津江川口西灯台から真方位037° 2.3海里（M）付近 <small>はやつ えかわくち</small> （概位 北緯33° 10.5′ 東経130° 21.2′）
事故の概要	漁船第八己福丸は、船首を東方に向けて漂泊中、また、漁船和宝丸は、下流に向けて南進中、両船が衝突した。 第八己福丸は、左舷中央部外板の亀裂等を生じ、また、和宝丸は、船底部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年7月4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 第八己福丸、4.85トン FO3-52426、個人所有 12.24m (Lr) × 2.29m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和55年2月13日 B 漁船 和宝丸、4.70トン FO3-55916、福岡有明海漁業協同組合連合会 12.36m (Lr) × 2.58m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、421kW（動力漁船登録票による）、平成11年9月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 83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52年9月2日 免許証交付日 令和4年6月2日 （令和9年7月2日まで有効） B 船長B 55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 令和2年6月4日 （令和7年8月7日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷中央部外板に亀裂、主機に濡損（全損） B 船底部外板に擦過傷、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 水象：水上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：05時14分ごろ 常用薄明開始時刻：04時45分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、しじみ漁の目的で、令和4年7月3日03時30分ごろ法定灯火を表示するとともに前部甲板を照らす作業灯を点灯して、福岡県柳川市久間田漁港を出港し、筑後川河口付近の中央部に築造された導流堤（以下「導流堤」という。）西側の漁場に向かった。</p> <p>A船は、漁場に到着してしじみ漁を行った後、04時10分ごろ導流堤西側を北進し、切れ間から導流堤東側の漁場に移動してクラッチを中立とし、船首を東方に向けて漂泊を開始した。</p> <p>船長Aは、A船の左舷中央部付近に立ち、長柄じょれんを使用してしじみ漁を行っていたところ、04時15分ごろ右舷方から明るい作業灯を点灯した漁船（以下「C船」という。）が上流に向けて北進してくるのを認めた。</p> <p>船長Aは、C船の動向に意識を向け、A船の船首方をC船が通過するのを確認していたところ、左舷方から下流に向けて南進するB船を間近に認めて危険を感じ、すぐに操舵室の右舷側に移動して手すりを握って身構えた直後、04時20分ごろA船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突し、B船がA船に乗り上げるのを認めた。</p> <p>船長Aは、A船の左舷中央部に生じた亀裂から浸水し始めていることを認め、その後、船長Bに促されてA船に乗り上げているB船に移乗し、船長Bが、下流に向けて南進してきた漁船（以下「D船」という。）に声を掛けて、B船を船尾からD船に引いてもらい、A船から引き離すことを試みたが、引き離すことができなかった。</p> <p>A船は、その後、B船がA船に乗り上がった状態のまま、僚船等により大川市若津漁港までえい航され、後日、廃船処理された。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員2人が乗り組み、くらげ漁の目的で、04時10分ごろ法定灯火を表示して、大川市上新田漁港を出港し、有明海の漁場に向かった。</p> <p>船長Bは、GPSプロッター及び0.5Mレンジとしたレーダーをヘッドアップ表示で作動させ、操縦席に腰を掛けて、手動操舵により、徐々に速力を上げて筑後川を下流に向けて南進していたところ、04時15分ごろ船首方に白色の灯りを点灯したA船及びA船よりも川下から上流に向けて北進してくる明るい作業灯を点灯したC船をそれぞれ認めた。</p> <p>船長Bは、目視で見張りをを行い、C船の動向に意識を向けて、C船</p>

	<p>と左舷対左舷で行き会うように約14ノットの対地速力で南進中、突然、衝撃を感じ、周囲を確認したところ、B船がA船に乗り上がっていることを認めた。</p> <p>船長Bは、船長AをB船に移乗させた後、甲板員に本事故の発生を海上保安庁に通報させた。</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、本事故当日、しじみ漁を行っている間、筑後川を下流に向けて南進してくる漁船が少なく、有明海での漁を終えて同川を上流に向けて北進する漁船が多かったため、下流の方に意識を向けていたところ、明るい作業灯を点灯して接近するC船に気を取られ、B船がA船の間近に接近するまでB船に気付いていなかった。</p> <p>船長Bは、くらげ漁が解禁となった7月1日から有明海で漁を行っており、筑後川を下流に向けて南進する際、漂泊して漁を行っている漁船を見掛けなかったため、本事故当時、A船が漂泊してしじみ漁を行っているとは思っていなかった。</p> <p>船長Bは、A船の灯りを認めた際、舷灯を認めず、作業灯である白い灯りを船尾灯と思い、くらげ漁に向かっている同航船と思い込んでいた。</p> <p>船長Bは、ふだん導流堤と筑後川東岸の中央付近を南進していたが、本事故時、C船と行き会う際の距離を離そうとして、導流堤寄り南進していた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、筑後川の導流堤の東側において、船首を東方に向けて漂泊中、船長Aが、右舷方から上流に向けて北進してくるC船の動向に意識を向けながら漂泊を続けたことから、左舷方から下流に向けて南進してくるB船の接近に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、右舷方から上流に向けて北進する漁船が多かったことから、右舷方に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、筑後川において、導流堤の東側を下流に向けて南進中、船長BがA船を同航船だと思い込み、上流に向けて北進してくるC船の動向に意識を向けながら、目視のみで見張りを行って南進を続けたことから、漂泊中のA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故発生前の2日間、筑後川で漂泊してしじみ漁を行っている漁船を見掛けなかったこと、及び船首方にA船を認めた</p>

	<p>際、舷灯を認めず、白い灯りを船尾灯と思ったことから、A船を同航船だと思い込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、導流堤の東側において、A船が船首を東方に向けて漂泊中、B船が下流に向けて南進中、船長Aが、河口側から上流に向けて北進してくるC船の動向に意識を向けながら漂泊を続け、また、船長Bが、A船を同航船と思い込み、上流に向けて北進中のC船の動向に意識を向けながら、下流に向けて南進を続けたため、A船とB船と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"> <li>・ 船長は、操業中であっても全方位の見張りを行い、接近する船舶の動向に注意を向け、余裕のある時機に、主機を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、前路に他の船舶を認めた場合は、レーダーの映像を注意深く監視するなどして、他の船舶の動向を正しく把握して航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

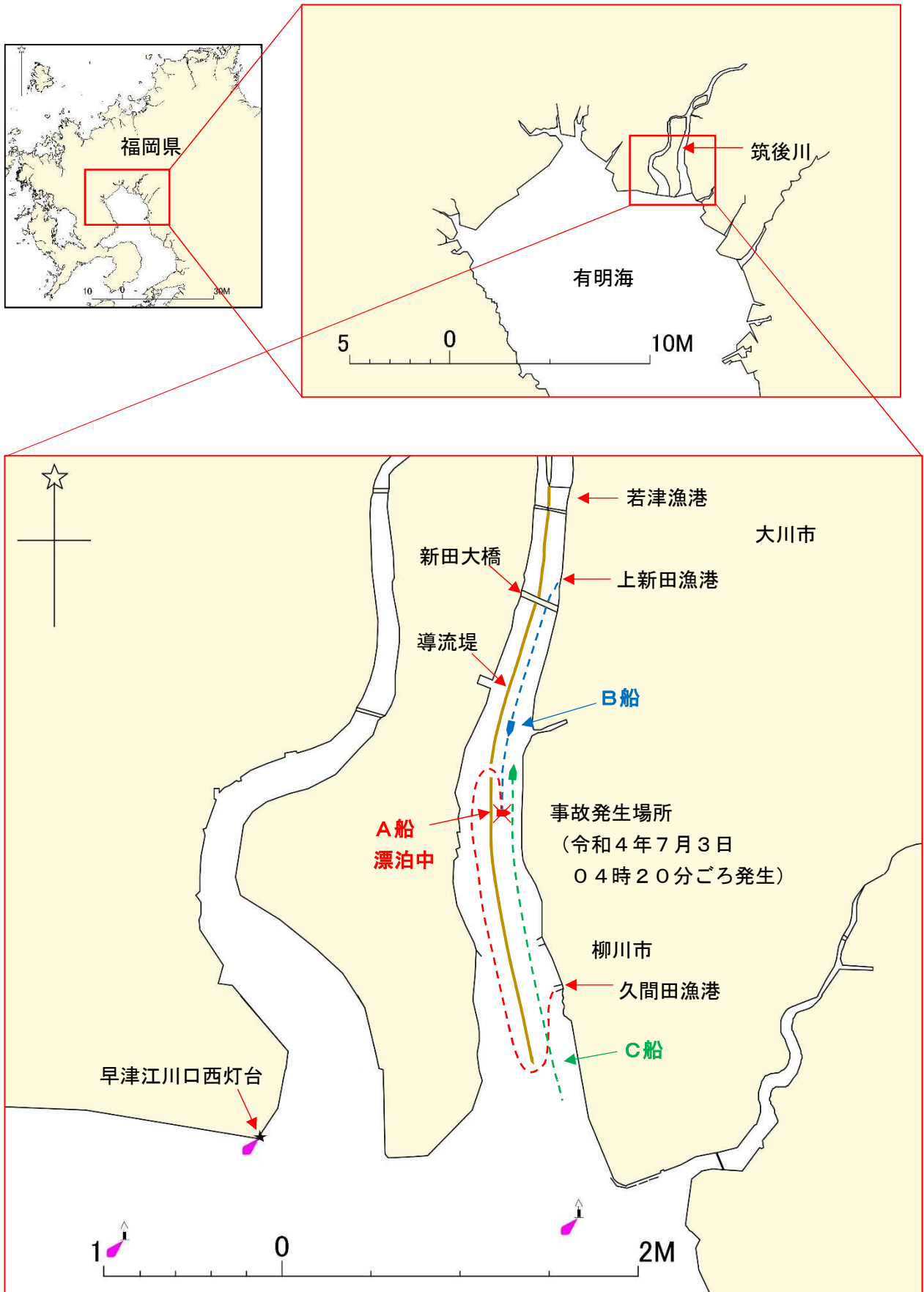


写真1 A船

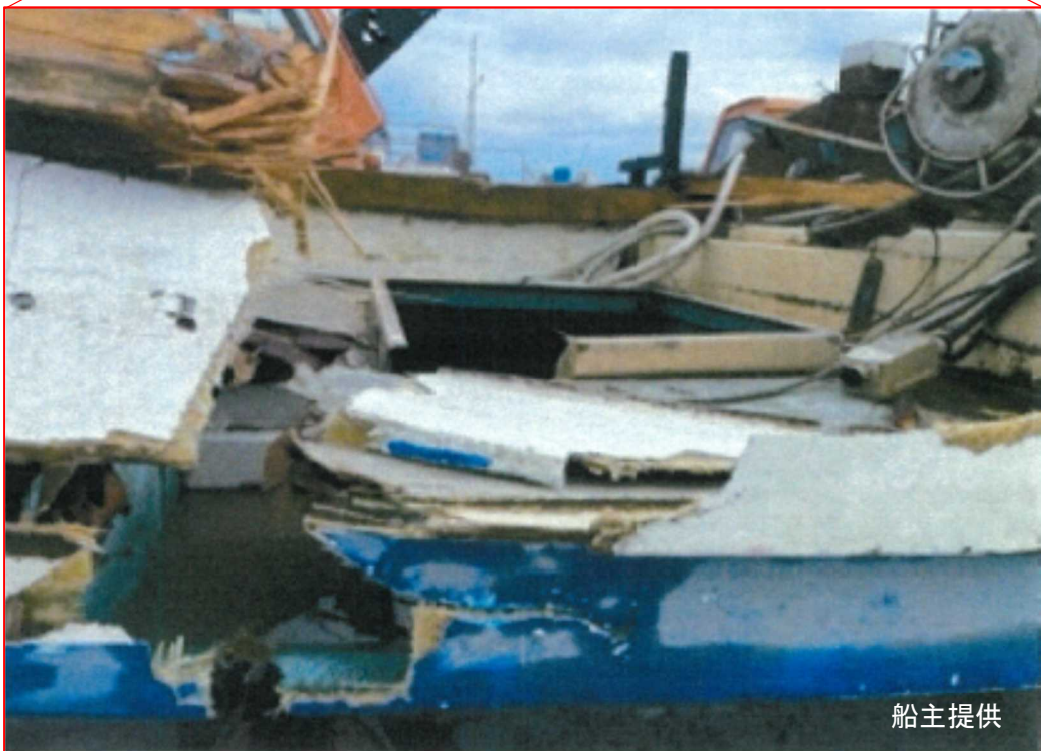
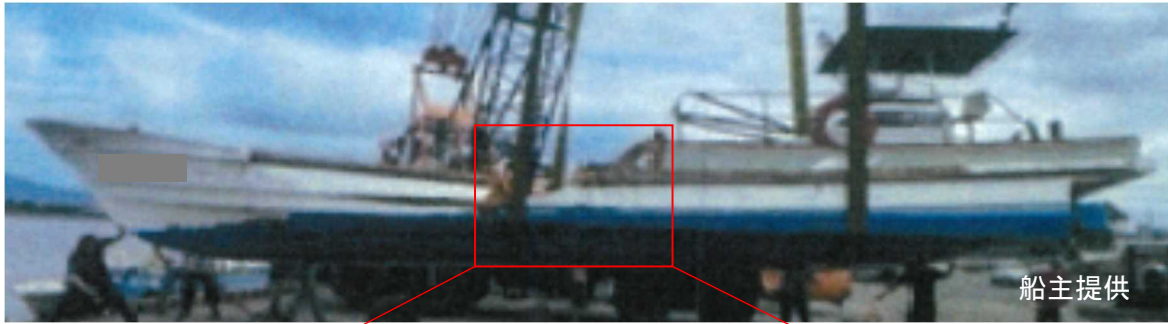


写真2 B船

