

## 船舶事故調査報告書

平成23年9月29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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年4月25日 23時00分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町佐多岬南西方沖 佐多岬灯台から真方位209° 18.6海里（M）付近 （概位 北緯30° 43.3′ 東経130° 29.0′）
事故調査の経過	平成23年5月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第二十七豊徳丸、19.0トン KG2-997（漁船登録番号）、うえむら漁業生産組合 18.96m（Lr）×5.68m×2.03m、FRP ディーゼル機関、736kW（漁船法馬力数）、平成15年11月30日 B 漁船 一丸、14.97トン KG2-2578（漁船登録番号）、個人所有 14.30m（Lr）×3.30m×1.32m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和57年2月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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53年6月2日 免許証交付日 平成18年8月28日 （平成24年1月29日まで有効） B 船長B 男性 60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51年4月23日 免許証交付日 平成20年4月23日 （平成25年11月12日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 右舷外板及び操舵室右舷側に損傷
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、網船であるA船のほか灯船2隻、探索船1隻及び運搬船2隻の計6隻で中型まき網船団（以下「A船団」という。）を構成し、佐多岬北東方の大泊港沖を抜錨して鹿児島県西之表市馬毛島沖の漁場に向けて南進した。 A船団は、佐多岬沖から馬毛島沖へ、さらに、馬毛島沖から鹿児島県三

	<p>しま 島村竹島沖に至る漁場において各船が魚群探索を行いながら航行し、A船団と共に大泊港沖を抜錨した別のまき網船団（以下「別の船団」という。）の5隻も魚群探索を行っていた。</p> <p>船長Aは、平成23年4月25日22時00分ごろ、竹島東方2～3M付近で単独の船橋当直に就いて舵輪後方で椅子に腰を掛け、レーダーを作動させ、魚群探知機やソナーで魚群を探索しながら約7～8ノット（kn）の速力で航行中、前方6M付近にいた僚船から無線で魚群を探知したとの報告を受けたので、僚船の所に向かうために南進した。</p> <p>船長Aは、A船の周辺ではA船団と別の船団の合計10隻が操業していたので、これらの漁船の航海灯などを目視により確認しながら約7～8knの速力で南進中、別の船団の運搬船がA船の前路を右方に通過する態勢になったので、同運搬船の船尾方を通過することとして左転した。</p> <p>船長Aは、針路を南東ないし南南東に向けて運搬船の船尾方を通過したとき、灯火は見えなかったものの、前方至近にA船のマスト灯の明かりが反射して白い船影が見えたので、急いで機関を後進としたが、23時00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>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、建網漁を行うため、鹿児島県枕崎市枕崎漁港を出港して鹿児島県屋久島町屋久島東方の漁場に到着し、長さ約1,200mの底建網を投入したのち、17時10分ごろ、佐多岬灯台から真方位209°18.6M付近の水深約130mのところに重さ約100kgの錨を入れ、錨索を約400m出して錨泊し、23時00分ごろから揚網を開始する予定として船長Bが操舵室、他の乗組員が船室でそれぞれ就寝した。</p> <p>船長Bは、錨泊した際に錨泊灯のスイッチを入れたものの、発電機を停止した際にバッテリーの消耗を防ぐために航海計器などの主電源スイッチを切ったことから、B船は錨泊灯が表示されていなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん錨泊中には1時間おきに目を覚まして周囲の見張りを行っていたが、本事故当時は、揚網開始予定時刻が迫っても目が覚めずにいたところ、23時00分ごろ衝突の衝撃で目が覚めた。</p> <p>A船は、衝突後、B船の乗組員の負傷の有無や損傷状況などを確認した上で操業を続け、B船は、自力で帰航した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約50cm</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>B船の建網漁は、上部に浮子<small>あぼ</small>を付けた長さ約400m、幅約8mの建網を3枚連結したものを海底に施網するものであり、網の一端の標識には緑色の灯火を点灯していた。</p> <p>B船は、施網した建網の東方800～1,000m付近で錨泊していた。 船長Bは、本事故当日、体調が悪くて薬を服用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1821 815 1865">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1821 1457 1865">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1865 815 1910">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1865 1457 1910">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1910 815 1955">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1910 1457 1955">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1955 815 2072">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1955 1457 2072">A船は、佐多岬南西方沖において、魚群を探知した僚船に向けて南進中、船長Aが、目視のみによる見張りを行っていたことから、錨泊灯を表示</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	A船は、佐多岬南西方沖において、魚群を探知した僚船に向けて南進中、船長Aが、目視のみによる見張りを行っていたことから、錨泊灯を表示
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	A船は、佐多岬南西方沖において、魚群を探知した僚船に向けて南進中、船長Aが、目視のみによる見張りを行っていたことから、錨泊灯を表示								

		<p>しないで錨泊中のB船に気付かず、他船を避けるために左転した際、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを作動させていたものの、周辺に操業漁船がいたので、灯火を確認するために目視のみによる見張りに頼り、レーダーを活用した適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、佐多岬南西方沖において錨泊中、船長Bが、錨泊灯を表示しないで錨泊していたことから、A船にB船の存在を気付かせることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、錨泊中に船橋当直者を配置していれば、A船の接近に気付いてA船との衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、佐多岬南西方沖において、A船が南進中、B船が錨泊中、船長Aが、適切な見張りを行わず、また、船長Bが、錨泊灯を表示していなかったため、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>	
参考	<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>・海上衝突予防法に規定する灯火を表示すること。</li> <li>・灯火を点灯したときは、灯火の点灯状況を確認すること。</li> <li>・目視のみによる見張りに頼らず、特に夜間においては、レーダーを活用して常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・錨泊中においても、当直者を配置して錨泊状態、他船の動静などに注意すること。</li> </ul>	