

船舶事故調査報告書

平成24年6月21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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月8日（火） 17時30分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市今和泉漁港東方沖 今和泉港沖防波堤東灯台から真方位087° 2,400m付近 （概位 北緯31° 17.8′ 東経130° 37.6′）
事故調査の経過	平成23年11月11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 千代丸、1.5トン KG3-33769（漁船登録番号）、個人所有 8.32m（Lr）×2.28m×0.60m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、平成7年6月4日 B プレジャーボート 伊代丸、0.4トン 295-35390鹿児島、個人所有 4.50m（Lr）×1.65m×0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）、11.03kW、平成6年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49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54年10月12日 免許証交付日 平成22年8月19日 （平成28年5月1日まで有効） B 船長B 男性 63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51年11月5日 免許証交付日 平成21年4月27日 （平成27年4月19日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首船底部に擦過傷 B 船尾中央部に亀裂、灯火の配線が断線、船外機が破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成23年11月8日17時20分ごろ今和泉漁港を出港したのち、船長Aが操舵室の後方に立って足で舵棒を操作して操舵を行い、操舵室上部の白色全周灯及び両色灯を点灯し、約13.5ノット（kn）の速力で同漁港東方沖の刺し網漁の漁場に向けて東進した。 船長Aは、前方を見ていたものの、いか釣りの漁期も終わりに近く、天

	<p>気も悪かったので、いか釣り漁船などは出漁していないと思い、風向のことなどを考えながら航行した。</p> <p>A船は、17時30分ごろ、今和泉港沖防波堤東灯台から真方位087°2,400m付近において、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突し、A船の船首部がB船の船尾部に船尾端から前方へ約1.5mのところまで乗り上げたが、間もなく両船が離れてA船の右舷側とB船の左舷側とが接舷状態となった。</p> <p>船長Aは、軽い衝撃を感じてB船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、17時00分ごろ指宿市宮ヶ浜^{みやがはま}の船だまりを出港して宮ヶ浜沖の釣り場に向かい、17時10分ごろ釣り場に到着していか釣りを始め、船長Bが、両舷側に釣り竿を1本ずつ出して船尾部に座り、右舷側に出した竿を右手で持ち、左手で船外機の操作を行い、約2～3knの速力で航行した。</p> <p>船長Bは、17時14分ごろ家族へ携帯電話で電話をかけ、その後、船首部のマストの白色全周灯及び両色灯を点灯した。</p> <p>船長Bは、17時20分ごろ針路を東方へ変針したとき、右舷船尾方にA船を視認し、その後、17時25分ごろ右舷船尾方1,000m付近に接近してくるA船を視認したが、衝突することはないだろうと思って釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、後方を振り返ってA船が船尾方至近距離に接近していることに気付いたが、衝突を避ける動作をとる間もなく、17時30分ごろB船の船尾中央部とA船の船首部とが衝突し、A船がB船に乗り上げた際、B船が押し下げられて船内に浸水した。</p> <p>船長Aは、負傷してB船の船内に倒れていた船長Bに声をかけて意識があることを確認し、知人へ電話をかけて救急車の手配と海上保安庁への連絡を依頼した。</p> <p>船長Aは、船長Bが動けないので、船長BをB船に乗せて今和泉漁港までえい航した。</p> <p>船長Bは、救急車により病院に搬送され、右肩甲骨及び右ろっ骨骨折などにより約1か月の入院加療が必要と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日没時刻：17時26分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故は、日没4分後の薄明の時間帯に発生したが、雨が降り出しそうな天気であり、薄暗い状態であった。</p> <p>A船は、操舵室があるが、舵輪を設置しておらず、操舵は舵棒を操作することによって行っており、操舵室にGPSと魚群探知機を装備していたが、レーダーはなかった。</p> <p>A船は、船首部右舷側に高さ約127cmの揚網機（直径約36cm、最大幅約61cmのローラー3個）を設置しており、揚網機により右舷船首方に死角が生じていたが、船長Aは、舵棒の操作によって操舵していたことから、船首が左右に振れるので、船首が右に振れた際に右舷船首方の死角部分の見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、衝突後にB船を見たとき、B船の灯火が見えなかった。</p> <p>B船は、操舵室などの構造物や航海計器の装備がなく、船尾に船外機を</p>

	<p>装備しており、音響信号器具として笛があったが、船長Bは、本事故当時、使用しなかった。</p> <p>B船は、船首部に高さ約2.0mの角材製のマストを設置しており、マストの頂部に白色全周灯を、その下方約1.5mの位置に両色灯を、両色灯の下方に灯火のスイッチを設置していた。</p> <p>B船の白色全周灯の灯窓は、プラスチック製であり、経年使用により黄ばんでいた。</p> <p>B船は、えい航されて今和泉漁港に帰港したときには、灯火が点灯していなかった。</p> <p>B船は、今和泉漁港に帰港後、次のことが確認された。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 灯火のスイッチが「ON」の状態であった。 ② 灯火の配線が断線していたので、同断線部分の配線をつなぎ直したところ、B船のバッテリーで白色全周灯が点灯した。 ③ バッテリーは、船尾甲板右舷側にある物入れ内の底面に置かれており、固定されていなかった。また、物入れの口は、船首尾方向33cm、左右50cmであった。 ④ 船外機及び灯火に給電するため、バッテリーからそれぞれに配線されていたが、バッテリーの一方の端子に接続されていた配線2本が、共に物入れ内で断線していた。 <p>船長Bは、船釣り歴が約30年あり、8月～11月にはほぼ毎日いか釣りに出掛けており、本事故の2日前にも夜釣りに出掛けたが、本船の灯火は点灯していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、まだ薄暗かったが、甲板上の物は見えていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、今和泉漁港東方沖を東進中、船長Aが、いか釣りの漁期も終わりに近く、天気も悪かったので、いか釣り船などは出ていないものと思ひ込み、前方を向いて考えごとをし、適切な見張りを行っていなかったことから、前路を同航中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今和泉漁港東方沖においてA船の前方を東進中、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船を視認した際、衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が針路を変えず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>B船は、灯火を点灯していたが、衝突時の衝撃によりバッテリーが物入れ内で移動した際、灯火の配線が断線したことから、衝突後に灯火が消灯した可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、今和泉漁港東方沖を東進中、船長Aが、いか釣りの漁期も終わりに近く、天気も悪かったので、いか釣り船などは出ていないものと思ひ込み、前方を向いて考えごとをし、適切な見張りを行っていなかったことから、前路を同航中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今和泉漁港東方沖においてA船の前方を東進中、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船を視認した際、衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が針路を変えず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>B船は、灯火を点灯していたが、衝突時の衝撃によりバッテリーが物入れ内で移動した際、灯火の配線が断線したことから、衝突後に灯火が消灯した可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、今和泉漁港東方沖を東進中、船長Aが、いか釣りの漁期も終わりに近く、天気も悪かったので、いか釣り船などは出ていないものと思ひ込み、前方を向いて考えごとをし、適切な見張りを行っていなかったことから、前路を同航中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、今和泉漁港東方沖においてA船の前方を東進中、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船を視認した際、衝突することはないものと思ひ込み、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が針路を変えず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>B船は、灯火を点灯していたが、衝突時の衝撃によりバッテリーが物入れ内で移動した際、灯火の配線が断線したことから、衝突後に灯火が消灯した可能性があると考えられる。</p>								

原因	本事故は、日没直後の薄明時、今和泉漁港東方沖において、A船が東進中、B船がA船の前方を東進中、船長A及び船長Bが適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・薄明時は、他船を視認しにくいことがあるので注意すること。・接近するおそれがある他船を視認した場合、継続して動静を監視すること。