

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月9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25年4月23日 07時20分ごろ
発生場所	鹿児島県いちき串木野市串木野港西方沖 いちき串木野市所在の薩摩沖ノ島灯台から真方位130° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯31° 43.8′ 東経130° 11.7′）
事故調査の経過	平成25年5月8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。
<b>事実情報</b> 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 押船 第十八天翔丸、19トン 293-29423 熊本、株式会社村上工業 13.50m×5.50m×1.90m、鋼 ディーゼル機関、433.96kW、平成7年4月 B 作業台船 八光一号、約530トン なし、株式会社村上工業 40.00m×15.00m×2.50m、鋼 機関なし、昭和54年（建造年） C 漁船 やえ丸、0.62トン KG3-30111（漁船登録番号）、個人所有 3.83m（Lr）×1.28m×0.58m、FRP ガソリン機関、6kW、昭和53年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45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 平成6年3月10日 免許証交付日 平成21年9月10日 （平成26年9月9日まで有効） C 船長C 男性 70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49年11月20日 免許証交付日 平成21年6月10日 （平成26年12月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A なし  B 船首部左舷外板に擦過傷  C 左舷中央部に破口、マストに曲損、魚群探知機及び船外機に濡損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、B船責任者を乗せ、船首に回転式クレーン及び船尾両舷にスパッドを備えたB船の船尾嵌合部にA船船首を油圧シリンダー等で固定して全長が約50mとなるA船押船列を構成し、約6ノットの対地速力で串木野港西方沖を北西進した。</p> <p>船長Aは、B船責任者及び甲板員Aを操舵室での見張りに充て、B船責任者及び甲板員Aも見張りをしているので、他船を教えてくれると思い、見張りを行いながら、手動操舵で航行した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、平成25年4月23日07時ごろ薩摩沖ノ島南東方沖で船首を東に向けて投錨し、甲いか一本釣り漁の操業を行っていた。</p> <p>船長Cは、投錨後、南東方からC船に向かって接近するA船押船列に気付いたが、そのうちC船を避けるだろうと思い、操業を続けた。</p> <p>船長Cは、ときどき顔を上げてA船押船列を確認していたが、A船押船列に避航する様子が見られず、距離約100mになり、C船の船首寄りに接近するので、後進で少し下がれば、衝突を避けられると思い、船外機を起動して後進としたが、チョークの操作不良ですぐに止まり、どうすることもできなかった。</p> <p>C船は、07時20分ごろ、薩摩沖ノ島灯台から真方位130°1.0M付近において、C船の右舷中央部とB船左舷船首の角が衝突し、右舷側に転覆して船長Cが落水した。</p> <p>船長Cは、A船押船列の左舷側に浮かんだので、船底に巻き込まれないようにB船の左舷外板を手で押してA船押船列をやりすごし、転覆したC船の船底にはい上がり、防水型の携帯電話で親族に対し、衝突したB船の船尾にスパッドがある押船列であることや衝突場所などの連絡を行い、親族の船で救助された。</p> <p>船長Aは、衝突したことを知らずに北上していたが、海上保安庁のヘリコプターに発見され、A船押船列を串木野港に回航するよう、指示された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好  海象：海上平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故の発生を知らなかったが、B船左舷船首に残っていたペイント片が、C船の船体塗料と一致したことなどから、A船押船列がC船と衝突したことを認めた。</p> <p>船長AはA船押船列を移動させているときの責任者であり、B船責任者はA船押船列が停泊して作業するときの責任者であった。</p>

	<p>船長Cは、救命胴衣を着用していたので、落水しても浮いており、衝突したB船の状況などを親族に連絡し、親族から海上保安庁にB船の状況などが伝えられ、衝突して30分ほどでヘリコプターが、A船押船列を発見した。</p> <p>船長Cは、本事故発生場所が親族もよく知っている魚礁付近であることを親族に連絡し、親族は、船長Cを早期に救助することができた。</p> <p>船長Cは、衝突でC船が右舷側に転覆し、その後、左舷外板にB船左舷船首が衝突したので、左舷外板に破口が生じたと思った。</p> <p>C船は、有効な音響信号ができる装備がなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、C あり A なし、C なし A なし、C なし</p> <p>A船押船列は、串木野港西方沖を北西進中、船長Aが、B船責任者及び甲板員Aも見張りをしているので、他船を教えてくれると思い、見張りを適切に行っていなかったことから、C船に気付かず、A船押船列のB船とC船が衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、串木野港西方沖で錨泊して操業中、船長Cが、A船押船列の接近を認めていたが、A船押船列がそのうち避航するものと思い、A船押船列が約100mに接近して避けようとしたことから、C船とA船押船列のB船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、串木野港西方沖において、A船押船列が北西進中、C船が錨泊して操業中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長CがA船押船列が約100mに接近して避けようとしたため、A船押船列のB船とC船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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>・ 船橋当直者は、常に視覚、聴覚及びそのときの状況に適した他の手段により、適切に見張りを行うこと。</li> <li>・ 錨泊中、他の船舶が自船に向首して来ることを認めた場合、早期に衝突防止のための措置を講じること。</li> <li>・ 汽笛を備えていない小型漁船は、他船に注意喚起をするため、有効な音響による信号を行うことができる号笛や携帯式エアフーンなどを備えておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

