

船舶事故調査報告書

平成27年9月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

| | |
|--|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成26年8月31日 05時55分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県いちき串木野市串木野漁港西方沖 串木野港A防波堤灯台から真方位268°3海里（M）付近 （概位 北緯31°42.49′ 東経130°11.55′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年9月5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 第八幸丸、19.25トン KG2-3612（漁船登録番号）、有限会社幸丸水産 17.10m（Lr）×3.59m×1.35m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和53年7月19日 B プレジャーボート りゅうぞう丸、2.4トン 295-44516鹿児島、個人所有 7.52m（Lr）×2.41m×1.20m、FRP ガソリン機関、110.30kW、平成18年3月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 48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3年9月12日 免許証交付日 平成23年9月20日 （平成28年9月19日まで有効） 甲板員A 男性 24歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年8月9日 免許証交付日 平成25年10月3日 （平成28年8月10日まで有効） B 船長B 男性 69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12年6月21日 免許証交付日 平成21年12月2日 （平成27年6月20日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |

| | |
|---------------|--|
| <p>損傷</p> | <p>A 左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船尾外板に擦過傷、スパンカー用支柱に曲損等</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A 船は、まき網船団の運搬船で、船長A及び甲板員Aが乗り組み、串木野漁港西方沖の漁場でまき網漁の操業を終え、串木野漁港に向けて航行していた。</p> <p>甲板員Aは、船長Aから当直を引き継ぎ、操舵室で椅子に腰を掛けて操船に当たり、自動操舵により針路を真方位072°に定め、約6～7ノットの対地速力で航行した。</p> <p>甲板員Aは、当直を引き継いだとき、前方に船が見えず、0.75Mレンジで使用していたレーダーにも船の映像が映っていなかったため、前方に船はいないと思い、携帯電話の操作を始め、その画面を見ていたところ、平成26年8月31日05時55分ごろ、衝撃を感じた。</p> <p>甲板員Aは、衝撃でB船と衝突したことに気づき、船長Aと操船を交替した。</p> <p>A船は、反転してB船の状況を確認し、B船と共に串木野漁港に帰った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時10分ごろ、串木野漁港内のマリーナを出発し、串木野漁港西方沖約3Mの釣り場に向かった。</p> <p>船長Bは、05時30分ごろ、串木野漁港西方沖の釣り場に到着したのち、船首を東方に向けて錨泊して機関を停止し、釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、右舷船尾甲板に置いた移動式椅子に腰を掛け、右舷方を向いて釣りをを行い、船尾方から接近するA船を認めていた。</p> <p>船長Bは、時々A船を見ながら釣りを続けていたところ、機関音で船尾方から接近するA船が約100mの距離に迫ったことに気づき、A船に対して手を振り、大声で知らせたが、真っ直ぐ向かって来るので、操縦席にしがみついて衝突に備えたとき、B船の右舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、串木野漁港に向かう途中、海上保安庁に本事故の通報を行った。</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 日出時刻：05時54分（日出方位角 079°）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>甲板員Aは、レーダーを作動させていたが、B船の映像には気づかなかった。</p> <p>A船は、本事故時、前方に日出の太陽がある状況であった。</p> <p>B船は、電子ホーンを装備していたが、故障していた。</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>B船は、水深約40mの場所で、船首から重さ約8kgの錨を投入し、錨を取り付けた合成繊維製ロープを約70m延出して錨泊していた。</p> <p>B船は、錨泊中を示す法定の形象物を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、A船を認めた際、A船がいつものように通過する船か、B船が釣っている瀬付近に来て釣りをを行う船かと思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B なし A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、串木野漁港西方沖を自動操舵で東北東進中、甲板員Aが、携帯電話の画面を見ており、見張りを適切に行っていなかったことから、前方で錨泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、当直を引き継いだとき、前方に船が見えず、0.75Mレンジで使用していたレーダーにも船の映像が映っていなかったため、前方に船はいないと思い、携帯電話の画面を見ていたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、A船の前方に日出の太陽があり、B船が見つらい状況であった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、串木野漁港西方沖で釣りをを行いながら錨泊中、船長Bが、機関音でA船の接近に気付き、手を振って大声で知らせたが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が通過する船か、釣りに来る船かと思い、接近するまで衝突の危険を感じていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中を示す法定の形象物を表示すべきであった。</p> <p>B船は、電子ホーンが使用できる状態であれば、電子ホーンを使用してA船に対して注意を喚起することができた可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、串木野漁港西方沖において、A船が東北東進中、B船が錨泊中、甲板員Aが見張りを適切に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。</p> |
| <p>参考</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"> ・航行中は、見張りを適切に行うこと。 ・有効な音響信号を行うことができる手段を講じること。 |

付図1 事故発生経過概略図

