

船舶事故調査報告書

平成27年2月5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3月17日（月） 11時55分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市山川港東方沖 山川港番所鼻灯台から真方位083°4,350m付近 （概位 北緯31°12.9′ 東経130°40.9′）
事故調査の経過	平成26年3月27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 第八十八 ^{まさ} 正丸、119トン 136450、有限会社阪元水産 31.00m (Lr) × 5.83m × 2.60m、FRP ディーゼル機関、743kW、平成12年8月1日 B プレジャーボート ^{ヤママト} yamatō、1.3トン 295-43909鹿児島、個人所有 5.86m (Lr) × 2.09m × 1.03m、FRP ガソリン機関、44.1kW、平成16年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年2月18日 免状交付年月日 平成25年12月16日 免状有効期間満了日 平成31年1月19日 甲板員A 男性 62歳 B 船長B 男性 39歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成18年4月24日 免許証交付日 平成22年10月15日 （平成27年10月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船尾外板に亀裂、日除け屋根の支柱及び骨組みが曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか22人（日本国籍16人及びインドネシア共和国国籍6人）が乗り組み、鹿児島県垂水市海潟漁港を出港し、指宿市知

	<p>林ヶ島東方沖で自動操舵装置を真方位192°に設定し、鹿児島県悪石島へ向け、山川港東方沖を約10ノットの対地速力で南南西進していた。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、出港時から船橋当直に就き、船長Aが主に右舷方の見張りを、甲板員Aが左舷方の見張りをそれぞれ担当していた。</p> <p>甲板員Aは、次直の船橋当直者に連絡するため、平成26年3月17日11時50分を過ぎた頃、左舷側前方に船影のない旨を船長Aに報告し、船員室へ向かった。</p> <p>船長Aは、単独になったので、操舵室中央部にある操舵装置の近くに移動し、見張りを継続していたところ、11時55分ごろ、船首部に衝撃を感じた直後、左舷側にB船を視認し、A船がB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、主機を停止して左旋回し、船長Bを救助した後、事故があったことを海上保安庁及び船舶所有者に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、山川港東方沖で船外機を停止し、錨泊して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船首を南に向けたB船の前部甲板に立ち、時々船尾方を見ていたところ、北北東方約2海里(M)に近づいて来る態勢のA船に気付いたが、特に気にならずに釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船が約100mの距離まで近づいた際も、そのうちA船が進路を変えるだろうと思い、A船の動静を見ていた。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約50mになって、初めて衝突の危険を感じ、船尾に移動し、大声を出し、両手を振って存在を知らせようとしたが、A船の進路が変わらないので、左舷側から海へ飛び込んで泳ぎだした。</p> <p>B船は、その右舷船尾側とA船の船首とが衝突し、A船のバルバスバウに錨索が掛かり、少し引きずられた。</p> <p>船長Bは、近くに浮いていた自分のクーラーボックスにしがみついで救助を待った。</p> <p>B船は、A船にえい航されて山川港に入港した。</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 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、約4M前方に大型船がいたので、近距離用のレーダーを4Mレンジにしていた。</p> <p>A船は、操舵室中央部付近では、船首方に死角(視界が制限される状態)が生じるので、2人当直体制とし、左舷と右舷に分かれて見張りを行うようにしていた。</p> <p>船長Bは、約7～8年前から山川港東方沖で錨泊して釣りをしてお</p>

	<p>り、その間に何度もかつお漁船等が近くまで来て進路を変えることを経験していたので、今回もA船が進路を変えるものと思っていた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、山川港東方沖を南南西進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、死角が生じる操舵室中央部の操舵装置付近で見張りを行って航行したことから、進路線上で錨泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、山川港東方沖において、釣りの目的で錨泊中、船長Bが、船尾方から接近して来るA船が、そのうち進路を変えるだろうと思い、錨泊を続けたが、衝突の危険を感じたとき、大声を出し、両手を振って存在を知らせようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、山川港東方沖において、A船が南南西進中、B船が釣りの目的で錨泊中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、死角が生じる操舵室中央部の操舵装置付近で見張りを行って航行したため、B船に気付かず、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"> ・船首方に死角が生じる場合には、レーダーを活用したり、船首を左右に振るなどして適切な見張りを行うこと。 ・小型船の船長は、レーダー反射器を準備し、できる限り、高い位置に取り付けることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

