

# 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7月2日 14時30分ごろ
発生場所	宮崎県日南市外浦港東方沖 日南市所在の鞍碓灯台から真方位235°0.75海里付近 (概位 北緯31°30.4′ 東経131°24.2′)
事故調査の経過	平成26年7月4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 <sup>かづよう</sup> 一洋丸、14トン MZ2-10206（漁船登録番号）、合同会社一洋丸 14.29m (Lr) × 4.13m × 1.97m、FRP ディーゼル機関、558kW、平成11年9月25日 第295-41408号（船舶検査済票の番号） B 漁船 たが丸、1.40トン MZ3-4990（漁船登録番号）、個人所有 7.33m (Lr) × 1.30m × 0.67m、FRP ディーゼル機関、33kW（動力漁船登録票による）、昭和53 年2月13日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46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5年9月2日 免許証交付日 平成25年8月26日 (平成30年9月1日まで有効) B 船長B 男性 84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2月3日 免許証交付日 平成23年3月8日 (平成28年6月19日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首外板に擦過傷 B 左舷後部ビルジキール及び左舷後部船側外板が破損、左舷操舵室天井が破損、主機及び電気機器が濡損（転覆による）

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか3人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直に就き、自動操舵により真針路約010°に設定し、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、水揚げのため日南市油津港に向かって外浦港東方沖を北進していた。</p> <p>船長Aは、レーダーを使用して見張りを行っていたが、日南市の沖にある大島の鞍崎鼻が近くなってきたとき、尿意を催したので、トイレに行くため、操舵室を出た。</p> <p>トイレを済ませた船長Aが、操舵室に戻った直後の平成26年7月2日14時30分ごろ、A船の船首が、B船左舷後部に衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突後、すぐにA船を旋回させてB船に近づき、船長Bを引き上げ、知り合いの漁船に漁業無線を通じて、船長Bが所属している漁業協同組合に事故の発生と経過の連絡を依頼した。</p> <p>船長Aは、救助した船長Bを病院に連れて行くため、外浦港奥にある栄松地区の岸壁にA船を着岸させたが、船長Bが病院に行かずに帰宅すると言うので、乗組員3人を自宅まで同行させ、事故現場に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、日南市外浦港東方沖の日向野瀬灯標と大島の間を約1knの速力で往復しながら、一本釣り漁をしていた。</p> <p>B船は、船長Bが右舷船尾で左舷側に背を向け、漁をしながら西進していたところ、A船と衝突し、右舷側に横転して転覆した。</p> <p>船長Bは、衝突と同時に海上に投げ出され、転覆したB船の船底にしがみついた。</p> <p>事故の連絡を受けた漁業協同組合担当者は、所属漁船に依頼し、転覆したB船を栄松地区の岸壁にえい航させた。</p> <p>B船は、主機及び電気機器が濡損したため、廃船処理された。 （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 雨、風向 東北東、風力 2、視界 不良 海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、操舵室を離れる前に、甲板員2人が船首楼甲板上で入港準備作業を始めたのを見て、見張りを行うよう指示を出さなくても、甲板員が見張りをするだろうと思い、速力を落とさずトイレに行った。</p> <p>船長Aは、操舵室を出る前にレーダーを見たが、その少し前から強く降り出した雨の反射によりレーダーの画面が見づらくなっており、前方のB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、約1分後にトイレから操舵室に戻った。</p> <p>A船の甲板員2人は、本事故前に船首楼甲板で入港準備を始めたが、入港までまだ時間があったので、船首楼甲板から上甲板の魚倉ハッチ付近に降りていた。</p>

	<p>船長Bは、衝突するまでA船に気付かなかった。 船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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 あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、降雨により視界不良状況下、外浦港東方沖を北進中、単独で船橋当直に就いていた船長Aが小用で操舵室を無人としたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、降雨により視界不良状況下、外浦港東方沖で操業中、船長Bが周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、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、降雨により視界不良状況下、外浦港東方沖において、A船が北進中、船長Aが操舵室を無人とし、また、船長Bが周囲の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"> <li>・ 船橋当直者は、常に適切な見張りを行い、航行中は操舵室を無人の状態としないこと。</li> <li>・ 操業中であっても、適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 小型船の船長は、事前にレーダー反射器を準備し、できる限り高い位置に設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

