

## 船舶事故調査報告書

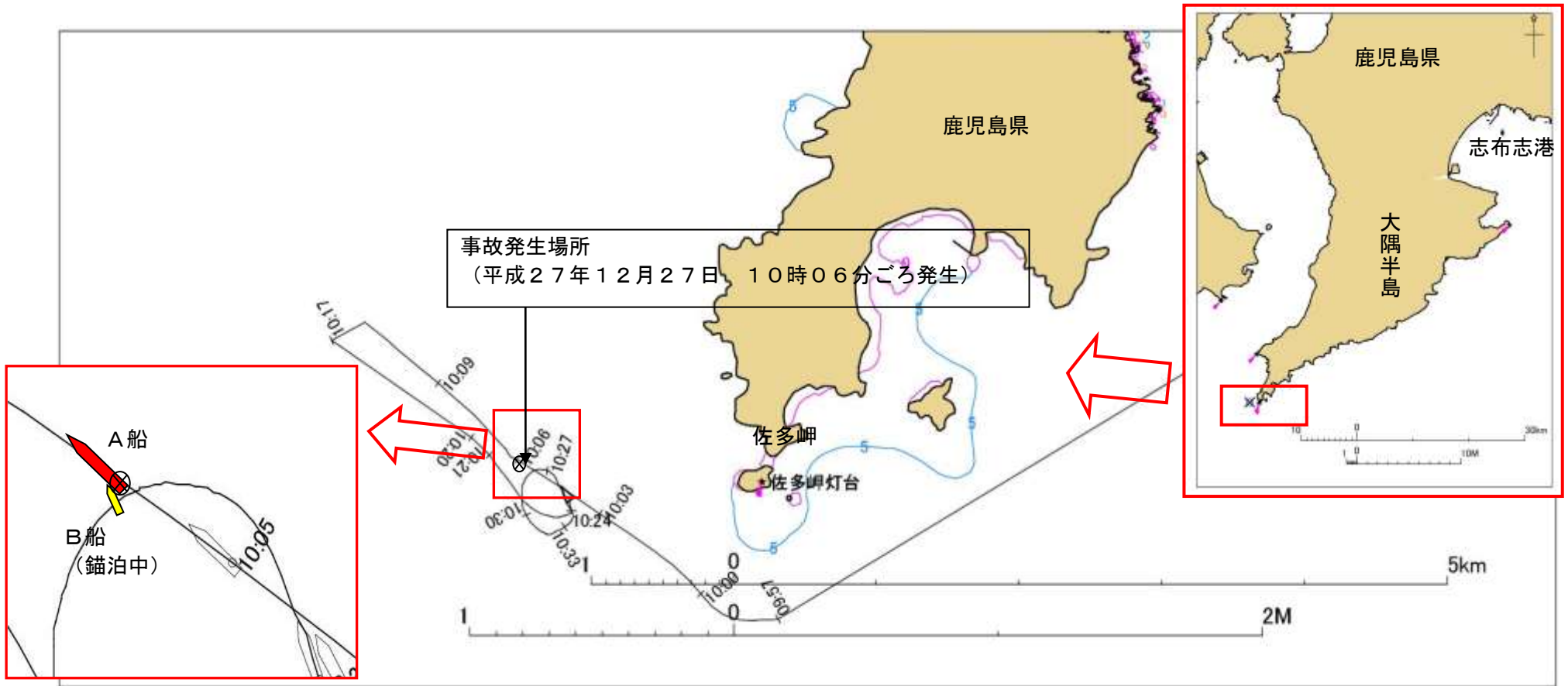
平成29年1月19日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年12月27日 10時06分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町佐多岬西方沖 佐多岬灯台から真方位275° 1,700m付近 （概位 北緯30°59.6′ 東経130°38.5′）
事故の概要	貨物船南新丸は、北西進中、また、プレジャーボートFISHERMANは、錨泊中、両船が衝突した。 南新丸は、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、FISHERMANは、右舷船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月28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 貨物船 南新丸、499トン 141929、南予汽船株式会社 72.99m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成25年4月30日 B プレジャーボート FISHERMAN、5.7トン 272-20556鹿児島、キョーエイエステック株式会社 10.96m (Lr) × 2.78m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、279.50kW、平成11年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年12月10日 免状交付年月日 平成26年3月17日 免状有効期間満了日 平成31年10月11日 B 船長B 男性 67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 平成元年7月20日 免許証交付日 平成26年3月31日 （平成31年7月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷

	B 右舷船首部外板に擦過傷、右舷船首端手すりに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、コンテナ17個（総重量約100t）を積載し、船長Aが単独で航海当直につき、熊本県八代市八代港に向けて鹿児島県志布志市志布志港を出港し、自動操舵により大隅半島に沿って南西進していた。</p> <p>船長Aは、平成27年12月27日09時58分ごろ、佐多岬南方沖の変針点で針路を変えようとして進行方向を目視と3海里（M）レンジに設定したレーダーで確認したところ、他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる船はないものと思い、針路を真方位310°に設定し、以前から気になっていた操舵室前面の窓枠（以下「本件窓枠」という。）の拭き掃除を始めた。</p> <p>船長Aは、本件窓枠を拭き終わって確認したところ、汚れが落ちていない部分があったので、同部分を更に念入りに拭いていたとき、船首方約150mの距離にB船を認めたので、急いで操舵スタンドに戻り、自動操舵から手動操舵に切り替え、右舵を取って回避動作を取った。</p> <p>船長Aは、衝突した際に発する音や衝撃を感じなかったが、B船と衝突したのか、回避できたのか分からなかったため、すぐに操舵室の外に出て船尾方のB船を見たところ、B船が正常に浮かんでおり、船体に損傷がないように見え、倒れている乗船者も認めなかったため、衝突を回避できたと思い、北西進を続けた。</p> <p>A船は、海上保安庁からVHF無線電話でB船と衝突したことを知らされ、同庁の指示により鹿児島県指宿市山川港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、佐多岬西方沖で船首を北西に向け、錨泊して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、南東方約800～1,000mに北西進して来るA船を初認したが、A船がB船の右舷方を通過するようには見えなかったので、釣りを続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、南東方約80～100mまで接近しているA船に気付いて危険を感じ、同乗者にA船が接近していることを知らせて汽笛（電子ホーン）を鳴らし、同乗者と一緒に手を振り、大声を出して注意喚起したものの、他にどうすることもできず、平成27年12月27日10時06分ごろB船の右舷船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、同乗者の1人が本事故の発生及びA船の船名を海上保安庁に通報し、自力で航行して係留地に帰った。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船の汽笛が聞こえなかった。</p> <p>船長Aは、山川港で船体を調べたところ、左舷船尾部に擦過傷を認め、衝突したことを知った。</p> <p>B船は、汽笛装置を操舵室上方に備えており、船首方に向けて設置されていた。</p> <p>B船は、黒色球形の形象物を掲げていたが、レーダー反射器は掲げていなかった。</p> <p>船長B及び同乗者3人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、佐多岬西方沖を北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないものと思ひ、本件窓枠の拭き掃除をして見張りを適切に行っていなかったことから、前路のB船に気付くのが遅れ、右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、佐多岬南方沖の変針点において、目視及びレーダーで進行方向を見た際、他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船の汽笛装置が船首方に向けて設置されていたことなどから、B船の汽笛が聞こえなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、佐多岬西方沖で錨泊中、船長Bが、約80～100mの距離に接近しているA船に気付いて危険を感じ、汽笛を鳴らし、同乗者と一緒に手を振り、大声を出して注意喚起したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、佐多岬西方沖において、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないものと思ひ、本件窓枠の拭き掃除をして見張りを適切に行っていなかったため、前路のB船に気付くのが遅れ、両船が衝突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>・航海中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・錨泊中、自船に向けて接近する船舶を認めた場合、適切な時機に衝突を避けるための措置をとること。</li> <li>・小型船舶は、レーダー反射器をできる限り高い位置に掲げることが望ましい。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
10:00:04	030-59-06.2	130-39-18.3	321	324	8.0
10:02:32	030-59-19.0	130-39-01.0	304	313	7.8
10:03:43	030-59-24.2	130-38-51.7	301	313	7.8
10:04:23	030-59-27.4	130-38-46.4	301	312	7.9
10:04:52	030-59-29.6	130-38-42.6	302	310	8.0
10:05:23	030-59-32.0	130-38-38.3	301	310	8.4
10:05:43	030-59-33.4	130-38-35.7	299	310	8.6
10:06:24	030-59-36.6	130-38-29.6	295	316	8.8
10:06:36	030-59-37.6	130-38-27.9	317	327	8.0
10:08:02	030-59-46.9	130-38-18.3	312	316	8.9
10:10:32	031-00-01.9	130-37-58.0	309	315	9.2
10:17:54	031-00-03.8	130-37-40.7	123	116	12.5
10:20:53	030-59-41.8	130-38-17.7	128	126	12.9
10:22:07	030-59-29.5	130-38-29.4	148	132	13.2
10:24:26	030-59-25.8	130-38-43.4	325	333	2.7
10:26:23	030-59-32.8	130-38-39.7	329	320	3.6

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。