

船舶事故調査報告書

平成29年4月20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28年8月7日 08時50分ごろ
発生場所	鹿児島県長島町伊唐島北方沖（目吹瀬戸） 葛輪港西防波堤灯台から真方位113° 1,500m付近 （概位 北緯32° 15.1′ 東経130° 12.0′）
事故の概要	海上タクシー艶福丸は、西北西進中、また、遊漁船光漁丸は、北北東進中、両船が衝突した。 艶福丸は、左舷船尾部外板の破口等を生じ、また、光漁丸は、船首部船底の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 海上タクシー 艶福丸、9.1トン KG2-698（漁船登録番号）、個人所有 13.98m（Lr）×2.96m×1.00m、FRP ディーゼル機関、389kW、平成11年3月10日 第293-33762号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 光漁丸、2.5トン KM3-50600（漁船登録番号）、個人所有 9.06m（Lr）×2.35m×0.82m、FRP ディーゼル機関、103kW、平成4年3月31日 第293-25577号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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50年1月10日 免許証交付日 平成26年10月6日 （平成32年4月18日まで有効） B 船長B 男性 80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9月19日 免許証交付日 平成25年6月26日 （平成31年3月15日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に破口、船尾錨台の破損、オーニングのフレームに曲損 B 船首部船底に擦過傷、左舷船首部の揚錨用ガイドローラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 南流約1ノット(kn)、水温 約28℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、係留場所の長島町葛輪漁港の船だまりに向けて同町獅子島幣串漁港を出発した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室の椅子に腰を掛けて操船し、平成28年8月7日08時47分ごろ長島町大島南方沖を通過後、右舷船首方に約6隻及び左舷船首方に約10隻の遊漁船を認めたので、両遊漁船群のほぼ中間を通過することとし、約18knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により葛輪漁港に向けて目吹瀬戸を西北西進した。</p> <p>船長Aは、両舷方の遊漁船とは距離もあり、その中にはゆっくり移動している遊漁船がいることを認めていたものの、A船の前路に向けて急に走り出す船もいないと思いながら見張りを行っていたところ、左舷船首方100m付近に前路を横切る態勢で接近するB船を認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船が避航動作をとるものと思ったものの、B船と衝突すると思い、約15knに減速したが、08時50分ごろA船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突し、B船がA船の船尾部に乗り上げた。</p> <p>A船は、船長Aが、主機のクラッチを中立とし、B船が右舷側に傾斜しながらA船を乗り切ったところを認め、A船の航行に支障がないことを確認した後、118番通報を行い、B船と共に葛輪漁港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、目吹瀬戸で釣り場を移動しながら流し釣りをを行い、潮流により南方に流されては潮上りを繰り返していたところ、伊唐島北方沖まで流されたので、獅子島西方沖に潮上りすることとした。</p> <p>船長Bは、操舵区画左舷後部に立ち、ブルワーク越しに右舷方を見たところ、他船を見掛けなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思い、主機のクラッチを前進に入れ、約16knの速力として北北東進させた後、左舷側の通路で船首方を向き、身をかがめて釣針に餌を付ける作業を行っていたところ、突然衝撃を感じた。</p> <p>B船は、船長BがA船と衝突したことに気づき、主機を停止して釣り客の状況を確認したところ、釣り客の1人の姿が見えず、海面を見ると落水していたので、もう1人の釣り客と共にB船に引き揚げた後、葛輪漁港に向かった。</p>

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> <p>船長Aは、汽笛を鳴らす余裕がなく、また、B船がA船を認識していると思った。</p> <p>船長Aは、遊漁船は釣り客を乗せており、特に安全に気を配って見張りを適切に行っているものと思っていたので、A船の前路に向けて急に走り出す船もいないだろうと思っていた。</p> <p>B船は、操舵区画の船室出入口後方が後部甲板より約20cm高くなっており、周囲の見通しが良かったが、操舵区画左舷後部からは操舵区画により右舷船首方から右舷正横方にかけて死角が生じていた。</p> <p>船長Bは、大島方面から西進する船がいつも少ないものと認識しており、また、本事故当時、長島町諸浦港を出入港する船がいなかったため、右舷方を余り気にしていなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん船室出入口後方で操船していたが、本事故当時、北北東進を開始する際、操舵区画左舷後部から右舷方を見たところ他船を見掛けなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思い、釣り場に到着したらすぐに釣りができるように左舷側の通路で釣針に餌を付ける作業を行っていた。</p> <p>B船の前部甲板の四隅には背もたれ付きの椅子がロープで固縛されており、本事故当時、釣り客の1人は左舷側船首方の椅子に、もう1人は右舷側船尾方の椅子にそれぞれ腰を掛け、いずれも釣針に餌を付けていた。</p> <p>B船の釣り客2人は救命胴衣を着用していたが、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</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 あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、目吹瀬戸において西北西進中、船長Aが、前路の両舷方の遊漁船とは距離もあり、A船の前路に向けて急に走り出す船もいないものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、前路を横切る態勢で接近するB船に気付くのが遅れ、減速したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、目吹瀬戸において北北東進中、船長Bが、航行の支障となる他船はいないものと思い、左舷側の通路で釣針に餌を付ける作業をして見張りを行っていなかったことから、右舷方から接近するA船に気付かず航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、北北東進を開始する際、見通しの良い船室出入口後方から周囲の状況を確認しなかったことから、操舵区画により右舷船首方から右舷正横方にかけての死角内に入っていたA船に気付かず、航行の支障となる他船はいないものと思われたものと考えられる。</p>

原因	本事故は、目吹瀬戸において、A船が西北西進中、B船が北北東進中、船長Aが、前路の両舷方の遊漁船とは距離もあり、A船の前路に向けて急に走り出す船もないと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、航行の支障となる他船はいないものと思い、釣針に餌を付ける作業をして見張りを行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 常時適切な見張りを行うこと。・ 航行中は、操船に専念すること。

付図1 事故発生経過概略図

