

船舶事故調査報告書

平成30年6月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄二（部会長）
 委 員 田村 兼吉
 委 員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年3月16日 01時35分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市坊泊 ^{ぼうどまり} 漁港泊地区 峰ヶ埼灯台から真方位047° 1,340m付近 （概位 北緯31°16.8′ 東経130°13.6′）
事故の概要	漁船第二八重丸は、左回頭中、また、漁船利丸は、東進中、両船が衝突した。 第二八重丸は、船長及び甲板員1人が負傷し、右舷船尾部外板の破損等を生じ、また、利丸は、船首船底部に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年3月17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 第二八重丸、1.5トン KG3-45163（漁船登録番号）、個人所有 7.16m(Lr)×2.22m×0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和60年7月12日 B 漁船 利丸、1.1トン KG3-45049（漁船登録番号）、個人所有 5.69m(Lr)×2.08m×0.91m、FRP ディーゼル機関、60.30kW、平成4年6月 第235-28372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 65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6月20日 免許証交付日 平成29年4月26日 （平成34年12月5日まで有効） B 船長B 男性 60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52年3月18日 免許証交付日 平成25年4月9日 （平成30年8月11日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（船長A）、軽傷 1人（甲板員A）

	B なし
損傷	A 右舷船尾部外板及び操縦台に破損等 B 船首船底部に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、平成29年3月16日01時30分ごろきびなご刺網漁の目的で、南さつま市丸木浦の漁場に向けて坊泊漁港泊地区の浮き棧橋を出発した。</p> <p>船長Aは、自身が行う漁が、海岸近くに集まったきびなごに無灯火で接近して投網し、船上から海面を棒で叩いたり、明かりを照らしたりして魚を網に追い込む漁法で、港内で魚群を発見した場合、急遽操業を開始することもあるので、棧橋を無灯火のまま出発した。</p> <p>船長Aは、船尾の操縦台手前に立ち、操縦台上部の魚群探知機で魚影を探しながら手動操舵により南防波堤に寄る進路で港内をゆっくりと北進し、魚がいなかったため、南防波堤の先端付近から徐々に増速して約6～7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行を続け、東防波堤の先端に並んだのち、西方沖に入港して来るB船の灯火を認めた。</p> <p>A 船は、船長Aが、間もなく左舵一杯の半分ほどの舵角で左転を開始し、接近したB船の灯火を左舷前方に見たのち、右舷前方至近に見るようになって危険を感じ、左舵一杯、機関を全速力前進に操作したが、01時35分ごろ約8knとなって左回頭中、その右舷船尾部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>A 船は、転倒して動けなくなった船長Aに替わって甲板員Bが操縦し、自力で航行して係留地に戻った。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、救急車で病院へ搬送され、船長Aは外傷性気胸、多発肋骨骨折、右上肢打撲、甲板員Aは右肩打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、いか釣りの目的で、3月15日22時00分過ぎ南さつま市野間岬沿岸の釣り場に向けて坊泊漁港泊地区を出港し、同釣り場に到着して釣りをを行い、3月16日00時を過ぎて漁を終え、帰航を開始した。</p> <p>B 船は、南さつま市丸木崎南方沖を坊泊漁港泊地区の港口に向け、約20knで東進し、いつものとおり、港口の手前で大きく減速操作して間もなく前方至近にA船の船影を認めたが、どうすることもできず、約6～7knに減速したとき、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、01時42分ごろ携帯電話で海上保安庁へ118番通報した。</p> <p>B 船は、A船乗組員の安否を十分に確認せず、自力で航行して係留地に戻った。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	A船には、両色灯が備えられていた。 A船が行うきびなご刺網漁は、11月から翌年6月にかけて漁業者同士で決めた毎月旧暦の13日から24日の間に行われていた。
分析 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	A あり、B なし A あり、B なし A なし、B なし A船は、坊泊漁港泊地区港口において、港外に向けて左回頭中、船長Aが無灯火にしていたことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、坊泊漁港泊地区港口において、大きく減速しながら東進中、船長Bが無灯火の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。
原因	本事故は、夜間、坊泊漁港泊地区の港口において、A船が左回頭中、B船が東進中、船長Aが無灯火にしていたため、船長BがA船に気付かず航行を続け、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・港内においても夜間に航行する船舶は、法定灯火を常時点灯して航行すること。 ・他船と衝突した場合、相手船乗船者の安否を十分に確認し、負傷者の被害軽減に必要な措置を講ずること。

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用