

船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	令和元年6月24日 01時20分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町立目埼北方沖 立目埼灯台から真方位345° 600m付近 （概位 北緯31° 04.5′ 東経130° 39.1′）
事故の概要	漁船第二十五五月丸は、南西進中、また、遊漁船将丸は、錨泊中、両船が衝突した。 将丸は、釣り客1人が負傷し、船尾部の圧壊を生じ、第二十五五月丸は、右舷前部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6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 第二十五五月丸、9.7トン KG2-695（漁船登録番号）、個人所有 11.85m（Lr）×3.58m×1.31m、FRP ディーゼル機関、455kW（動力漁船登録票による）、平成3年3月28日 B 遊漁船 将丸、5.5トン KG2-2926（漁船登録番号）、個人所有 11.45m（Lr）×2.71m×0.94m、FRP ディーゼル機関、176.5kW、昭和58年12月 第295-44573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 32歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年10月9日 免許証交付日 平成29年5月15日 （令和4年12月24日まで有効） B 船長B 男性 74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54年6月29日 免許証交付日 平成29年4月18日 （令和5年4月7日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 重傷 1人（釣り客B₁）</p>
損傷	<p>A 船首部外板に亀裂、右舷前部外板に破口を伴う擦過傷</p> <p>B 船尾部に圧壊（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、きびなご漁の目的で、令和元年6月24日01時10分ごろ立目埼西方沖の漁場に向けて南大隅町伊座敷漁港を出港した。</p> <p>A 船は、船長Aが操舵室内右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、目視で見張りを行いながら約17ノットの対地速力で南西進を続けていたところ、01時20分ごろ船首至近にB船のマストを認め、左舵を取って主機を全速力後進としたものの、A船の右舷船首部とB船の船尾部とが衝突した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、A船の船首部付近に浮かんでいる釣り客B₁を認めてA船に救助し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人及び釣り客3人を乗せ、いさき釣りの目的で、6月23日16時00分ごろ鹿児島県鹿屋市高須港を出港し、18時00分ごろ立目埼北方の瀬（以下「本件瀬」という。）の付近で錨を投入して主機を停止し、バッテリーからの給電で20Wの作業灯を前部甲板に1個、後部甲板のオーニングの下に2個を点灯して船首を北西方に向け錨泊を開始した。（写真2～5参照）</p>

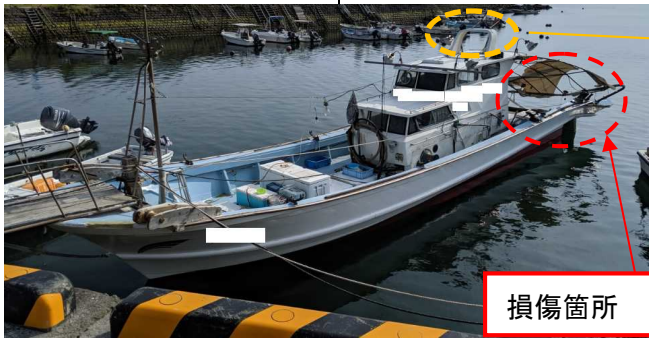


写真2 B船



写真3 B船の白色全周灯



写真4
作業灯の点灯箇所
(前部甲板)

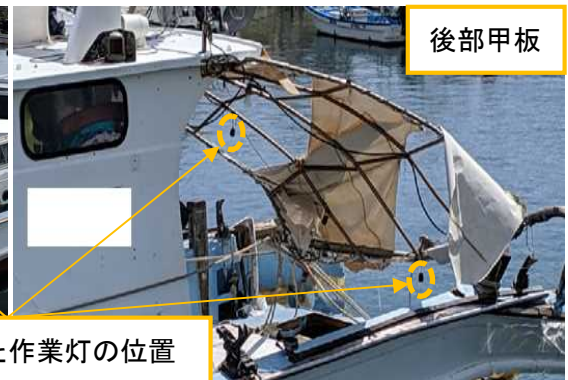


写真5
作業灯の点灯箇所
(後部甲板)

船長Bは、釣り客が釣りを行っていたとき、B船の周囲に他船を認めず、また、潮が変わってきたので周囲の深度を確認しようと思い、操舵室内で魚群探知機の操作を始めた。

B船は、後部甲板にいた釣り客B₁が、ふと顔を上げたところ、遠方に明かりをつけたA船を認め、その後、さらに接近する同船を見て危険を感じ、立ち上がって叫んだものの、01時20分ごろA船と衝突した。

船長Bは、衝撃を感じて後部甲板に出たところ、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したことを認めた。

A船及びB船は、共に自力で航行して伊座敷漁港に入港し、釣り客B₁は、救急車で病院に搬送され、^{きんぼうろっこつ}近傍肋骨骨折等と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

A船は、本事故時、マスト灯、白色全周灯、舷灯、及び船尾灯を点灯した上、操舵室前部に設置した黄色の点滅灯（フラッシュライト）を点灯していた。

船長Aは、A船のレーダーは古くて映りが悪かったので本事故当時は使用しておらず、また、本事故発生海域を航行した経験が豊富だったので、夜間も目視で見張りを行っていた。

	<p>船長Aは、本事故時、B船の白色全周灯を視認しておらず、本事故後、B船が作業灯を前部甲板に1個、後部甲板に2個点灯していることに気付いた。</p> <p>A船は、汽笛を装備していたが、船長Aは吹鳴する余裕がなかったと本事故後に思った。</p> <p>本事故時、船長A及び乗組員2人は操舵室内に、残りの乗組員2人は後部甲板にいた。</p> <p>船長Aは救命胴衣を着用しておらず、乗組員4人のうち1人はベルト型救命胴衣を、3人は膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、いさきが本件瀬の付近でよく釣れるので、本件瀬の近くで錨泊していた。</p> <p>船長Bは、本事故時、釣りが行えるよう作業灯を前部甲板に1個、後部甲板に2個点灯しており、また、錨泊中を示す白色全周灯も点灯していた。</p> <p>B船は、汽笛を装備していたが、レーダーは装備していなかった。</p> <p>船長Bは、錨泊中はいつも航行中の他船が自船を避けてくれると思っていた。</p> <p>本事故時、同乗者Bは前部甲板に、釣り客B₁は後部甲板左舷側に、釣り客B₂及びB₃は同甲板右舷側にそれぞれいた。</p> <p>船長B、同乗者B及び釣り客B₂は固型式の、釣り客B₁及びB₃は膨張式の救命胴衣をそれぞれ着用していた。</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 あり A なし、B 不明 A なし、B なし</p> <p>A船は、立目埼北方沖を南西進中、船長Aが、同沖を過去に何度も航行しており、目視による見張りのみで航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、立目埼北方沖で錨泊中、船長Bが、周囲に他船を認めず、錨泊中は航行中の他船が自船を避けてくれると思い、操舵室内にある魚群探知機の操作を続けていたことから、A船の接近に気付いたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船の白色全周灯の点灯状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、立目埼北方沖において、A船が南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、同沖を過去に何度も航行しており、目視による見張りのみで航行を続け、また、船長Bが、周囲に他船を認めず、錨泊中は航行中の他船が自船を避けてくれると思い、操舵室内にある魚群探知機の操作を続けていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、夜間、慣れた海域を航行する場合においても、正常に作動するレーダーを装備し、目視だけではなくレーダーを使用して常時適切な見張りを行うこと。・ 船長は、錨泊中であっても、他船が避けてくれると思わず周囲の見張りを十分に行い、接近する他船の早期発見に努めるとともに、有効な音響信号により注意喚起を行うこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

