


船舶事故調査報告書

令和3年11月17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2年11月10日 10時10分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市知林ヶ島北方沖 知林ヶ島灯台から真方位020°430m付近 （概位 北緯31°16.9′ 東経130°41.0′）
事故の概要	漁船高吉丸は、東南東進して右に回頭中、また、プレジャーボート SUN-S A は、漂流中、両船が衝突した。 SUN-SA は、船長が負傷し、左舷船首部外板に破損等を生じ、また、 高吉丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月3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 高吉丸、19トン KG2-912（漁船登録番号）、高吉丸水産有限会社 18.35m(Lr)×4.48m×1.72m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成3年3月6日 第291-36516号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート SUN-SA、1.7トン 295-46930鹿児島、個人所有 6.27m(Lr)×2.25m×1.00m、FRP ガソリン機関（船外機）、66.2kW、平成27年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 59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55年9月5日 免許証交付日 平成28年8月23日 （令和4年8月13日まで有効） B 船長B 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年3月9日 免許証交付日 令和元年5月14日 （令和7年3月8日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に破損、左舷中央部付近の船底に擦過傷、右舷船尾船底部に破口、オーニング支柱に破損、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、一本釣り漁用の餌等を積み込む目的で、令和2年11月10日09時30分ごろ指宿市山川漁港^{やまがわ}に向けて同市今和泉漁港^{いまいずみ}を出港した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、1.5海里（M）レンジでヘッドアップ表示させたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、自動操舵により操船に当たり、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でA船を東南東進させた。</p> <p>船長Aは、知林ヶ島北方沖に至って右回頭しようと思い、目視及びレーダーで周囲を確認したところ、航行の支障となる他船を見掛けず、また、ふだんから知林ヶ島北東方沖で釣り船を見掛けたことがなかったため、転舵する方向に他船はいないと思い、GPSプロッターの過去の航跡線に沿うよう右回頭を始めたところ、10時10分ごろ衝撃を感じ、右舷側にB船の船底を認めてB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、機関を全速力後進としてA船を停止させて船尾甲板に移動し、数秒後に海面上に浮上した人影を認め、A船を旋回させて船尾側をB船に着け、転覆したB船の船底に上がった船長Bの負傷状況及びB船の乗組員の有無の確認を行い、本事故の発生に気付いて来援した養殖業者の協力を得て、転覆していたB船が沈まないようにロープを取り、船長BをA船に移乗させた。</p> <p>船長Aは、船長Bが海上保安庁に本事故の発生を通報していたので、自ら海上保安庁には通報せず、所属する漁業協同組合及び造船所</p>

に本事故の発生を電話連絡してB船を今和泉漁港にえい航した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時00分ごろ指宿市魚見港の船だまりを出港し、知林ヶ島西方沖から北方沖の釣り場で釣りを行った後、10時00分ごろ同島北東方沖で船首部からパラシュート型シーアンカーを投入し、船首を北方に向け、船外機を停止して漂泊を始めた。(写真2参照)



写真2 B船

船長Bは、左舷船尾部の燃料タンクに腰を掛け、左斜め前方を向いて釣りをしていたとき、B船の西北西（左舷船首）方1,600m付近にA船を認め、A船の動静を時々見ながら釣りを続けた。

船長Bは、魚が掛ったとき、A船がB船の北西（左舷船首）方300m付近に位置し、A船の船首の向きがB船の北寄りに向いていたので、B船の船首側を安全に通過すると判断した。

船長Bは、釣れた魚をたもですくって揚げ、右舷船尾部に移動して左舷方に向けてクーラーボックスに腰を掛け、下方に顔を向けた姿勢で魚を持ち帰るための作業（以下「本件作業」という。）をしていたところ衝撃を感じ、その直後、B船が自身に覆いかぶさるようにひっくり返って転覆し、後ろ向きに右舷側の海中に投げ出された。

船長Bは、自力で転覆したB船の船底に上がって、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後、接近して来たA船に移乗してB船と共に今和泉漁港に運ばれた後、一旦帰宅したものの、腰と頭に痛みを感じていたため、翌日、指宿市所在の病院を受診して腰椎捻挫と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、A船が速力約8knの状態では操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて見張りを行うと、正船首左舷約15°から右舷約10°までの範囲で死角が生じることを分かっていた。

船長Aは、ふだん、立ち上がって操舵室上部の窓から見張りを行ったり、船首を左右に振ったりして船首方の死角を補う見張りを行っており、本事故当時も船首を左右に振ったりして船首方の死角を補う見

	<p>張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、視界が良く、進行方向の対岸の景色に小型で白色の甲板上に構造物が少ないB船が紛れて認識することができなかつたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近を航行する際、1.5Mレンジのレーダーでは小型船舶の映像が見え難いことがあることを分かっていたが、ふだんからレーダーレンジの変更などを行っていなかつた。</p> <p>船長Aは、レーダーレンジの変更などを行っていないレーダーでは、B船の映像を認識することができなかつたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船の船首の向きがB船の北寄りに向いていたので、船長AがB船に気付いているものと思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、知林ヶ島北東方沖において、船首方に死角が生じ、レーダーレンジを1.5Mにした状態で東南東進中、船長Aが、転舵する方向に他船はいないと思い、右回頭を始めたことから、転舵方向で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右回頭を始める前に目視とレーダーで周囲を確認した際、転舵方向に航行の支障となる他船を見掛けなかつたこと、及びB船の映像を認識できなかつたこと、並びにふだんから知林ヶ島北東方沖で釣り船を見掛けたことがなかつたことから、転舵する方向に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船がFRP製の小型船舶であり、甲板上の構造物が少なかつたことから、1.5Mにしたレーダー画面上ではB船の映像が小さく、気付かなかつた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、知林ヶ島北東方沖において、船首を北方に向けて漂泊中、船長Bが、認めていたA船の船首がB船の北寄りに向き、B船の船首側を安全に通過すると判断し、右舷船尾部に移動して左舷方を向いてクーラーボックスに腰を掛け、下方に顔を向けた姿勢で本件作業をしながら漂泊を続けたことから、A船が右回頭したことに気付かず、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、知林ヶ島北東方沖において、A船が船首方に死角が生じ、レーダーレンジを1.5Mにした状態で東南東進中、B船が漂泊中、船長Aが、転舵する方向に他船はいないと思い、右回頭を始め、また、船長Bが、A船の船首の向きからB船の船首側を安全に通過すると判断し、右舷船尾部で下方に顔を向けた姿勢で本件作業をしなが</p>

	<p>ら漂流を続けたため、A船が右回頭したことに気付かず、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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、航行中、前路に他船はいないと思わず、時折、船首を左右に振り、立ち上がって操舵室上部の窓から前方を確認するなど、適切な見張りを行い、他船を見落とさないようにすること。 ・ レーダーを装備する船舶の船長は、目視に加えて適切なレンジへ変更するなどして有効に活用すること。 ・ 船長は、常時船首方の視界を確保するため、視線を高くした姿勢を取る等の措置をとること。また、船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。 ・ 小型船舶の船長は、漂流中に接近する他船を認めた場合、目を離すことなく、継続した見張りを行い、更に接近して来る場合、船外機を始動して船体を前後に移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

