

## 船舶事故調査報告書

令和3年2月10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4月17日 05時20分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市冠崎南東方沖 里港沖防波堤北灯台から真方位059°920m付近 （概位 北緯31°50.9′ 東経129°56.0′）
事故の概要	漁船一丸は、南進して右に回頭中、漁船藤丸は、北東進中、両船が衝突した。 一丸は、左舷船首部外板の擦過傷を生じ、また、藤丸は、左舷船尾部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年4月30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 一丸、7.3トン KG2-3113（漁船登録番号）、個人所有 14.10m×3.33m×1.19m、FRP ディーゼル機関、478.0kW、平成9年3月24日 第295-39050号（船舶検査済票の番号） B 漁船 藤丸、4.81トン KG3-24015（漁船登録番号）、個人所有 9.98m×2.20m×1.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和54年1月4日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 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56年12月4日 免許証交付日 平成28年8月9日 （令和4年8月6日まで有効） B 船長B 男性 82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51年2月10日 免許証交付日 平成27年6月4日 （令和3年5月15日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に破口、操舵室上部に破損（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮流 弱い南流 日出時刻：05時49分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、法定灯火を表示し、令和2年4月17日05時05分ごろきびなご流し網漁を終え、里港沖防波堤北灯台の北北東方沖1.2海里（M）付近の漁場から発進し、薩摩川内市里港内の係留地に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室内右舷側の操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、レーダーを0.75Mレンジでヘッドアップ、オンセンター表示として使用し、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、冠埼東方の浅所を避ける目的で、GPSプロッターに登録した冠埼東方沖の漁場を示す表示を目安に手動操舵により南進した。</p> <p>船長Aは、冠埼北東方沖に達したとき、潮流と風の影響でA船の前路に波が立ち始め、レーダーの画面上に波の反射の影響が出るようになったので目視で前路を確かめることにした。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の冠埼の陰から徐々に里港の港奥が見えるようになり、右舷船首方に認めた白灯を街の明かりと判断し、同じ針路及び速力で続航した。</p> <p>船長Aは、冠埼南東方沖に至って里港に向かうために右回頭を始めて間もなく前路至近に赤灯と白灯を認め、機関を中立運転とするとともに右舵一杯としたものの、A船の左舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、停船後、船尾方約50mにB船を認めたものの、衝突時に左舷船首部の錨台に格納していた錨が海中に落下し、航行すると錨が船体に接触する状態であったので、後続していた僚船に漁業無線で救援を依頼し、一旦錨を海底まで落としてから格納し直す作業を始めた。</p> <p>依頼を受けた僚船の船長は、乗組員をB船に移乗させて船長Bの状態を確認し、船長Aに船長Bの状態等を伝え、船長Aの依頼を受けて所属する漁業協同組合へ本事故の発生を連絡し、救急車の手配を要請した。</p> <p>連絡を受けた漁業協同組合は、救急車を要請し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが、05時10分ごろ1人で乗り込み、薩摩川内市の野島の南西方沖の漁場に向かう目的で、法定灯火を表示して里港内の係留地を出発した。</p> <p>船長Bは、操舵輪の前に立った姿勢で操船に当たり、レーダー、GPSプロッターの装備がなかったので、目視で島影が見えていた野島</p>

	<p>の山頂を針路目標とし、約6knの速力で手動操舵により北東進した。</p> <p>船長Bは、冠埼から東方に離れて南下するA船とは別の船の灯火を認め、同船がB船の前路を右方に横切って右回頭し、B船と右舷を対して里港に向かった後、刺し網を設置していた場所に向かうことができるよう、針路目標の野島の山頂を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、船体に突然衝撃を受けた。</p> <p>船長Bは、倒れていた後部甲板から操舵室後方に移動して座り、衝突したことが分かり、B船に乗り込んで来た人の気配を感じて機関の停止などを依頼し、親族に携帯電話で連絡したのち、A船にえい航されたB船に乗ったまま里港に運ばれ、救急車によって診療所に搬送され、医師によって左肋骨多発骨折、顔面挫創、左手挫滅創などと診断された。</p> <p>B船は、A船にえい航され、A船の僚船が伴走して漁業協同組合前の棧橋に向かい、同棧橋に左舷着けされたのち、えい航中に損傷部分から船尾部が破断するようになっていたので、クレーン車によって陸岸に引き上げられ、その後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 発生場所付近 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、約9knの速力で航行中、操縦席に腰を掛けた姿勢で船首方を見たとき、船首が浮上して水平線が隠れることはなかった。</p> <p>船長Aは、街の明かりの中に白灯を認めたが、舷灯を認識できず、ふだんめったに出港船に会わない時間帯なので、認めた白灯を街の明かりと判断し、転舵する方向に航行の支障となる他船はいないと思って正船首方に視線を向けた状態で航行しており、右回頭を始めて前方に赤灯を見るまでB船に気付いていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、当時、冠埼から離れて南下する船には気付いたものの、冠埼寄りを航行して来たA船に気付かなかったので、針路目標の野島の山頂を確かめるために前ばかりを見て航行せず、周囲を見ながら航行すれば良かったと本事故後に思った。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、冠埼東方沖を南進中、船長Aが、右舷船首方に認めた白灯を街の明かりと判断し、転舵する方向に航行の支障となる他船はいないと思い、冠埼南東方沖において右回頭を始めたことから、衝突の直前まで右舷方から接近する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、B船が表示する白灯を認めたものの、A船が右回頭を始める前は両船がそれぞれ同じ針路及び速力で航行していたことから、動きに大きな変化のなかった白灯を街の明かりと判断したものと考えられる。</p> <p>B船は、冠埼南東方沖を北東進中、船長Bが、針路目標の野島の山頂を確かめることに意識を集中していたことから、左舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、冠埼南東方沖において、A船が南進して右に回頭中、B船が北東進中、船長Aが、転舵する方向に航行の支障となる他船はいないと思い、右回頭を始め、また、船長Bが、針路目標の野島の山頂を確かめることに意識を集中していたため、互いに接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 鼻や岬などの近くを航行する場合は、隠れた部分から他船が出て来ることがあるので、時間帯に関わらず、航行の支障となる他船はいないと思わず、レーダーを装備している場合は海面反射等の調整を行ってレーダーを活用するなど、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 夜間、レーダーやGPSプロッターの装備がなく、目視で周囲を確認しながら航行する場合は、針路目標とした島影などを確かめることばかりに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

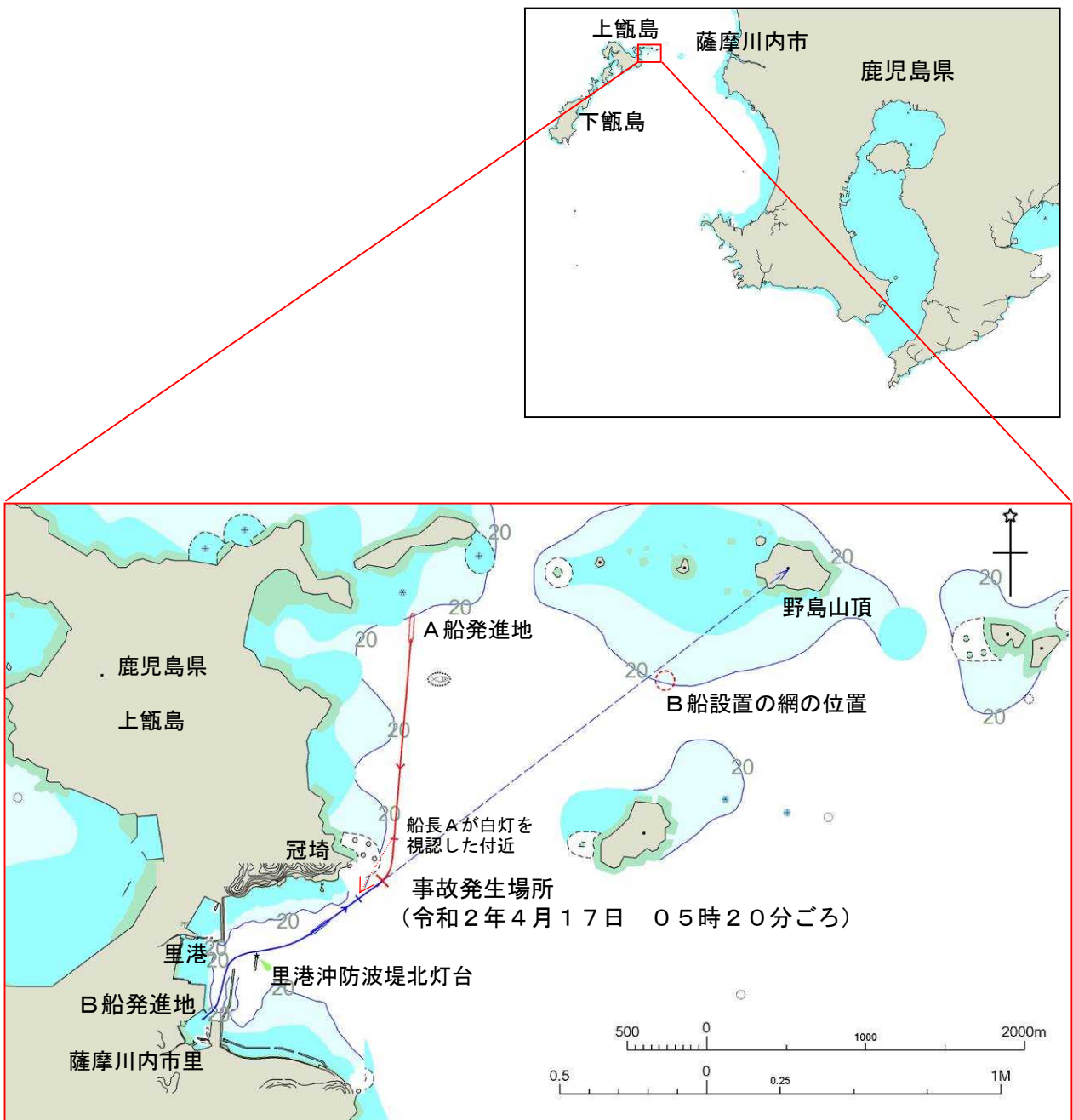


写真1 A船



写真2 B船



写真3 発生場所付近

